

بسم الله وبعد: تم الرفع بحمد الله من طرف بن عيسى ق متخرج من جامعة المدية سنة 2007

للتواصل وطلب المذكرات :

بريدي الإلكتروني: benaissa.inf@gmail.com

MSN : benaissa.inf@hotmail.com

Skype :benaissa20082

هاتف : 0771087969

دعوة صالحة بظهر الغيب....

الجمهوريه الجزائريه الديمقراطيه الشعبيه
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة منتوري ـ قسنطينة
كلية الحقوق

رقم التسجيل : ....
رقم التسلسل : ....

التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير
في القانون الخاص

إعداد الطالب :
ز علاوة بشوع

لجنة المناقشة :

بن سليطان علي — أستاذ التعليم العالي — بجامعة منتوري قسنطينة — رئيسا

عبدالحفيظ طاشور — أستاذ التعليم العالي — بجامعة منتوري قسنطينة — مشرر مقررا

زعموش محمد — أستاذ محاضر — بجامعة منتوري قسنطينة — عضوا

السنة الجامعية : 2005 - 2006

فهرس المحتويات

ما من شك أن الباحث في القانون يهتم قبل كل شيء بالاعتبـــارات الفقهيـــة، وإذا كانت القواعد العامة لهذه قد استقرت منذ زمن طويل ونالت قسطا وافرا من الدراسة فقها وقضاءا، فإن البحث في التأمين يكتسي أهمية خاصة علمية وعملية: فالممارس للعملية التأمينية يهمه أن يكون على دراية وإلمام بالكثير من قواعد إنشاء وتسيير وإدارة شـــركة التـــأمين، ورجل القانون من واجبه أن يكون عالما بقانون التأمين وأحكام التأمين في شتى فروعه وبمـــا استجد بشأنه من تطور، كون التأمين يمثل جانبا من جوانب الحياة المتطورة يوما بعد يـــوم قانونيا واقتصاديا وفنيا، وكون رجل القانون قانونيا من واجبه أيضا شرح الأحكام القانونية للتأمين إما بصفته مدرسا أو مؤلفا أو مستشارا قانونيا والموظف ومسير المؤسسة والمشروع، والمواطن العادي: يهمهم جميعا فهم التأمين حتى يقدموا عليه على اقتناع ومن أجل طلـــب معرفة مزاياه والحماية التي قد يطلبونها عن طريق الإلتجاء إلى عقده (رب العمـــل لحمايـــة عماله، وصاحب المشروع يؤمن من مخاطر مشروعه والسائق من مسؤوليته...الخ).

ما هي الحماية التي يمكن توفيرها بإبرام هذا التأمين أوذلك؟ .

ما هي الالتزامات المقابلة ؟.

ما هي الحقوق ووسائل حمايتها في حالة إخلال طرف عن عقد التأمين بالتزاماته ؟.

إن موضوع التأمين بتنوعه واختلاف كل نوع منه عن الآخر يمثل ظـــاهرة قانونيـــة اقتصادية واجتماعية، أي أنه عالم متطور على الدوام، يجب معرفته واكتشافه، رغم صعوبته، وذلك لضرورته وحيويته.

إن رغبتي الملحة في معرفة هذا العالم من جهة، وواجبي كجامعي إقتضياني أن أقوم في هذه المرحلة بإعداد بحث قانوني اخترت أن يكون بحثا لنيل- بإذن الله - درجة الماجستير في القانون الخاص. وكان اختياري هذا نوعا خاصا من كثير من أنواع عالم التأمين الصـــاحب المتطور والمتوسع ألا وهو:

التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر.

وإذا كان اختياري هذا تصادف - وقد تكون الصـــدفة أحســـن - وأن لم يكـــن موضوع دراسة قانونية وفقهية شاملة ومتكاملة ووفيرة في الجزائر، بل وحتى في الفقه العربي

عموما، فإن هذه المصادفة لم تثن عن الاجتهاد قدر الإمكان في محـــاولتي أن أخـــرج هـــذه الدراسة في شكل غير المفرط ولا المفرط. فقد رجعت فيها إلى القوانين الوطنيـــة بالدرجـــة الأولى قبل الفقه وقبل القضاء. وإذا كان الفقه الوطني ما زال لم يتبلور بعد كما ينبغي بهـــذا الخصوص ويتبعه القضاء بدوره فإن ذلك دعاني أن استنير بالفقه والقضـــاء الأجنبيـــــين (خاصة الفرنسيين) على اعتبار أنهما الرافد التاريخي في المجال في الجزائر.

ولذلك فإن المنهجية التي اعتمدتها في هذه الدراسة تقوم علـــى الاســـتقراء التـــاريخي والجدلية والمقارنة.

إن عنوان أو موضوع هذا البحث اقتضاني تقسيم دراسته بإتباع الخطة الآتية:

فصل تمهيدي :

في هذا الفصل أعَرِّف القارئ الكريم بمفاهيم في كل من التأمين والمسؤولية وفي الالتزام بالتأمين وقد قسمت هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث بمطالب في كل مبحث، بحيث تناولت في المبحث الأول : تعريف التأمين وأنواعه وتقسيماته. وفي المبحث الثـــاني بحثـــت تعريـــف المسؤولية وأنواعها وأقسامها، أما المبحث الثالث فقد خصصته لفكرة الإجبار في التأمين من المسؤولية.

بعد ذلك قسمت البحث إلى فصول أربعة كما يلي:

الفصل الأول :

نظام المسؤولية المدنية يبرر التأمين منها ودرسته في أربعة مباحث - بعد التمهيد طبعا- بحثت في المبحث الأول : أنظمة المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في القانون المقـــارن وفي المبحث الثاني ناقشت المراحل التي مرت بها المسؤولية المدنية عن حوادث الســـيارات في فرنسا، ومن ثم في الجزائر، أما المبحث الثالث فخصصته للأساس القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر.

والمبحث الرابع استعرضت فيه ظهور التأمين من المسؤولية المدنيـــة عـــن حـــوادث السيارات وغيرها والموقف منه، وأخيرا حاولت تلخيص الفصل في فقرة موجزة.

الفصل الثاني :

حول ميدان تطبيق التأمين الإلزامي (أمر رقم : 74- 15) هذا الفصل بدوره قســـمته كسابقه إلى أربعة مباحث.

المبحث الأول يتعلق بالأشخاص الخاضعين والأشخاص المستبعدين.

المبحث الثاني مخصص للمركبات البرية الخاضعة للتأمين الإلزامي.

المبحث الثالث تطرقت فيه للحوادث التي تحصل أثناء المرور الدولي الأجنبي

و المبحث الرابع حددت فيه الحوادث التي تحصل أثناء المرور الدولي العربي، ثم خلاصة لهذا الفصل.

الفصل الثالث :

درست في هذا الفصل النظام القانوني للصندوق الخاص بالتعويضات ومبدأ السقوط، بحيث بعد تحديد الهدف من هذا النظام قسمت الفصل إلى أربعة مباحث أيضا حـــددت في االمبحث الأول الأشخاص المستفيدين والمستبعدين. وفي المبحث الثاني بينت عدم تأثر حقوق الضحايا بسقوط حق المؤمن له في الضمان. وتناولت التزامات الصندوق وحقوقه في المبحث الثالث، في حين بحثت في المبحث الرابع النظام المالي للصندوق وسيره ومراقبته.

الفصل الرابع :

ويتضمن هذا الفصل خصائص التأمين الإلزامي وآثاره وقسمته إلى مبحثين : المبحث الأول ويتعلق بخصائص التأمين ومراحل التراضي حوله. أما المبحث الثاني فدرســـت فيـــه منازعات التأمين الإلزامي وتعويض الضرر فيه. وأنهيت البحث بخاتمة.

الفصل التمهيدي
مفاهيم في التأمين والمسؤولية والإلزام في التأمين

للوقوف على حقيقة موضوع هذه الرسالة وتحديد معاني المبادئ القانونية ومعاني الأحكام التي تتضمنها أردت أن اطلع القارئ والدارس أولا بتعريفه بالتأمين عموما وأنواعه وتقسيماته حتى يكون على علم بشكل دقيق بما يتضمنه عنوان الرسالة تحديدا للتأمين المقصود بحثه فيها، وهذا خصصت له مبحثا أولا يتفرع إلى تعريف التأمين (مطلب أول) ثم إلى نظام عمل التأمين (مطلب ثان) وأخيرا أنواع التأمين (في المطلب الثالث).

بينما المبحث الثاني فيخص التعرف على أنواع المسؤولية المدنية، ويضم تعريف اصطلاح المسؤولية (مطلب أول) ثم المسؤولية المدنية (مطلب ثان) والمسؤولية المدنية القابلة للتأمين (المطلب الثالث) وأخيرا التأمين من المسؤولية (المطلب الرابع).

المبحث الأول
تعريف التأمين وأنواعه وتقسيماته

إن ضبط إطار موضوع هذه الدراسة وتحديد حدودها اقتضى أن أعرض بالتحديد لمفهوم المصطلحات المتضمنة في عنوانها، ولذلك سوف أتناول تلك المصطلحات في أربعة مطالب كما يأتي :

المطلب الأول أعرف فيه المقصود من مصطلح التأمين الوارد في عنوان البحث، ثم أتناول نظام عمل التأمين في المطلب الثاني، بينما أخصص المطلب الثالث لبيان أنواع التأمين.

المطلب الأول
تعريـف التأمـــين

لا يكاد الباحث في كتب الفقه وفي النصوص القانونية المتعلقة بالتأمين يعثـر علـى تعريف واحد جامع مانع بالرغم من المحاولات الفقهية والتشريعية العديدة في ذلك. ولعـل عدم وجود إجماع على تعريف التأمين راجع إلى اشتماله على جوانب مختلفة ترجـع في الأصل إلى تعلقه بالمجال الإقتصادي والفني والقانوني(1).

فلقد عرف الفقه الفرنسي التأمين كما يلي : " التأمين عقد بمقتضاه يتحصل المؤمن له على تعهد من المؤمن بأن يقدم له مبلغا من المال في حالة وقوع خطر معين مقابل دفع قسط أو إشتراك مسبق "(2). أو هو : " عقد يلتزم بمقتضاه شخص، ويدعى المؤمن بالتبادل مـع شخص آخر ويسمى المؤمن له، بأن يقدم لهذا الأخير الخسارة المحتملة نتيجة حدوث خطـر معين مقابل مبلغ معين من المال يدفعه المؤمن له إلى المؤمن ليضـيفه إلى رصـيد الإشـتراك المخصص لتعويض الأخطار "(3).

أو هو عمل يحصل بمقتضاه أحد الأطراف، وهو المؤمن له، نظير دفع قسط على تعهد لصالحه أو لصالح الغير، من الطرف الآخر، وهو المؤمن، تعهدا بمقتضاه يدفع هذا الأخير أداءا معينا عند تحقق خطر معين، وذلك بأن يأخذ على عاتقه مجموعة من المخاطر ويجري المقاصة بينها وفقا لقوانين الإحصاء(4).

أما التأمين لدى الفقهاء العرب فهو : " عقد يأخذ فيه المؤمن على عاتقه طائفة معينة من الأخطار محتملة الوقوع يرغب المؤمن له أن لايتحملها منفردا، مقابل أن يـدفع هـذا

(1) ــ **معراج (جديدي)** : مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1999، ص 10 وما بعدها .
(2) ــ تعريف بلانيول .
(3) ــ تعريف سيميان .
(2) + (3) أنظر **عويضة (محمد طلبة)** – **(عبدالله سلامة)** : مبادئ التأمين ورياضياته، دار النهضة العربية، القاهرة 1975، ص 30 ومابعدها .
(4) ــ **أحمد السعيد (شرف الدين)** : عقود التأمين وعقود ضمان الإستثمار، واقعها الحالي وحكمها الشرعي، مطبعة حسان، القاهرة، 1986، ص 52 وما بعدها، وهو التعريف المفضل لدى البعض.

الأخير قسطا أو إشتراكا محددا "[1]. أو هو : " عملية فنية تزاولها هيئات منظمة مهامها جمع أكبر عدد ممكن من المخاطر المتشابهة، ويتحمل المؤمن ، عن طريق المقاصة أعباء هذه المخاطر وفقا لقوانين الإحصاء، وبذلك يتحصل المؤمن له أو من يعينه في حالة تحقق الخطر المؤمن منه على تعويض مالي "[2]، وفي هذا الإطار يقول البعض[3] أن الإختلاف في التعريف بالنسبة للتأمين بين الكتاب يرجع إلى جنسياتهم من ناحية، والعصر الذي عالجوا فيه التأمين من ناحية أخرى ونوع التأمين من ناحية أخيرة.

ذلك أن تعريف الكُتَّاب الأوربيين يختلف عن تعريف الكُتَّاب الأمريكيين أو الكُتَّاب المصريين ، لإختلاف البيئة التي يخدمها التأمين . وأن محاولة تعديل تعاريف التأمين مجاراة للعصر المعاش يخدم النواحي الإقتصادية للمجتمع وأفراده. كما أن هناك من الكُتَّاب من يعالج نوعا من أنواع التأمين دون الآخر كما هو الشأن في هذه المعالجة الخاصة بـ : " التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر "، ومن ثم يأتي التعريف خاصا بهذا النوع من التأمين فقط، وهو ما يصعب تطبيقه على باقي الأنواع. فهذا الأستاذ أحمد جاد عبدالرحمن[4] يعرف التأمين قائلا : " التأمين وسيلة لتعويض الفرد عن الخسارة المالية التي تحل به نتيجة لوقوع خطر معين وذلك بواسطة توزيع هذه الخسارة على مجموعة كبيرة من الأفراد يكون جميعهم معرضين لهذا الخطر، وذلك بمقتضى إتفاق سابق". كما أن هذا الأستاذ يعرفه كذلك بأنه – وهنا يقصد تعريف التأمين التجاري – "... إتفاق بين طرفين بمقتضاه يتعهد الطرف الأول بأن يعوض الطرف الثاني عن الخسائر المادية التي تقع له نتيجة لتحقق خطر معين في مقابل أن يدفع الطرف الثاني للأول مبلغا ما أقل نسبيا من المبلغ الذي يتعهد الطرف الأول بسداده "، فكل هذه التعاريف تعتبر جانبا يسيرا من كم

---

(1) ــ تعريف فريق أول .

(2) ــ تعريف فريق ثان .

(3) ــ **عويضة (محمد طلبة) – عبدالله (سلامة)** : مبادئ التأمين ورياضياته، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص 32.

(4) ــ **عويضة (محمد طلبة) – عبدالله (سلامة)** : مرجع سابق، ص 30 وما بعدها. ويلاحظ الأستاذان على هذا التعريف إهتمامه بمبدأ التعويض عن الخسارة المالية من ناحية وعلى تشتيتها على عدد كبير من الأفراد من ناحية أخرى، والإتفاق المسبق بين الأفراد المعرضين لنفس الخطر من جهة ثالثة وعلى المقابل الذي يتعهد به كل من طرفي العقد من جهة أخيرة.

كبير من التعاريف الفقهية للتأمين لايمكن عدها. والتساؤل الذي يثار : ما هـــو التعريـــف التشريعي للتأمين في الجزائر حيث لايوجد تعريف فقهي جزائري ".

لقد عرف المشرع الوطني عقد التأمين في المادة 619 من القانون المدني بأنــــــــه : " التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الـــذي إشـــترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد، وذلك مقابل قسط أو اية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن لـــه للمؤمن "، وهذا التعريف هو ذاته الذي كررته المادة 02 من الأمر الـــوطني رقـــم 95-07 المتعلق بالتأمينات .

إن أول ما يمكن أن أعلق به على هذا التعريف القانوني للتأمين في التشـــريع المـــدني الوطني وفي القانون الخاص المذكورين أنه جاء في صيغة تطابقه تمام المطابقة للتعريف الـــذي ورد في القانون المدني المصري، حيث نصت مادته 747 على أن : " التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي إشتراط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو إيرادا مرتبا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك في نظير قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن " وأن صياغة النص المصري تبدو أدق من النص الوطني، ومع ذلك فإن التعريف سليم ويوفي لعقد التأمين بواحـــد مـــن جوانبه وهو جانب العلاقة ما بين المؤمن والمؤمن له، ولا سيما إذا علمنا أن الجانبين الآخرين للتأمين يمثلان الطبيعة الفنية والإقتصادية : هاتان الطبيعتان لايمكن فهم التـــأمين بـــدونهما، فالطبيعة الفنية يرتبط على أساسها المؤمن مجموع المؤمن لهم بموجب معطى حسابي إحصائي، والطبيعة الإقتصادية يراعي فيها المؤمن حساب وتحديد الأقساط وما يلحق بها وغير ذلـــك، بحيث لايمكن أن يترل قسط التأمين مثلا عن كلفة الخطر أو الحادث محسوبا كجزء أو نسبة مئوية أو عدد من الدفعات مضافا إليها النفقات والمصاريف المتنوعة، وهذا يقتضي دراســـة خاصة تقوم على الرياضيات .

وفي الأخير أذكر بأن الشراح قد إقترحوا تعريفا إعتقدوا أنه أفضـــل مـــن التعريـــف التشريعي للتأمين، غير أنه بدوره لم يسلم من الإنتقاد(1). ذلك كله راجـــع برأيـــي إلى أن التأمين عقد مركب له جوانبه الفنية والإقتصادية والقانونية، كما أنه يقوم على مبادئ تزيد عددا أو تنقص تبعا لنوع التأمين وخصائص كل نوع، وهذه الأمور سوف نتعرض لدراستها تفصيلا في حينه لاحقا.

المطلب الثاني
نظام عمل التأمين

يقول الأستاذ Charle – Gide : " إن التأمين ذو أثـــر عجيـــب بحيـــث أن أهـــون الإحتياطات تصبح كافية لتغطية أكبر الخسائر بواسطة التجمع، ويثابر على الأخطار الأكثر إتساعا والتي لاتقاوم، وإذا ما أصابت شخصا واحدا لحطمته.

وبتشتيتها على حشد وافر من الرؤوس تصبح غير ذات أثر " فإذا رؤي هـــذا الـــدور للتأمين من قرب فإنه يزداد إعتبارا، فهو يعوض الخسائر ويصلح الأضرار، كما أنه يجنـــب المضرورين ومرتكب الفعل (المسؤول) البؤس والهـــلاك. والتـــأمين يضـــمن الإســـتقرار الإجتماعي والإقتصادي على مستوى عال، وعن طريق التأمين المعاد (إعادة التأمين) فإنـــه يتعدى إلى المجال الدولي.

ومع ذلك يظل التأمين غير مفهوم بالرغم من أن روحه حاضرة في كـــل مكـــان في الواقع. وروحه تلك مطلوبة بحكم غريزة البقاء ، وهو الذي يشـــكل المحـــرك في تكـــوين المجموعة البشرية.

فعندما يَتَّحِدُ الناس من أجل حماية حياتهم وأموالهم متجاوزين في ذلك الوقت نفســـه عتبة الحضارة، فإن ذلك يشكل مبادئ التأمين والتي تتضح بالعمل .

---

(1) ــ **عويضة (محمد طلبة) – عبدالله (سلامة)** : مرجع سابق ، ص 32 وما بعدها .

وفي وقت جد متأخر، لما انتظم المجتمع، أدخل التاجر في سعر بيعه سعرا إضافيا موجها لتعويض الخسارة المحتملة، أو ضياع السلع. والمالك أدخل في ثمن الإيجـــار الأخطـــار الـــتي تتعرض لها العين المؤجرة، والمعير أو المقرض يضبط سعر الفائدة بطريقة تغطي إعسار أو سوء تسيير المستعير. واليوم أمكن أن تكون هذه الأخطار مؤمنا عليها منعزلة وبأسعار أقل مـــن تلك الأسعار التي يمكن أن يقدرها بها الخواص .

وهنا نحس بالأثر الآخر العجيب للتأمين : إنه يسمح بتخفيض أســعار مـــــــردود السلع والتعويضات. إن التامين المتخصص لم يظهر لأول مرة إلا في نهايـــة العصـــــــور الوسطى كنتيجة طبيعية لإكتشاف كبريات طرق المواصلات البحرية. غـــير أن الأزمـــان المعاصرة تميزت بالتصنيع المفرط ، وبالتقدم المتسارع للتقنية وتعمـــيم أدوات القطـــــــــر ذات المحرك .

فاقتصاد الرفاه، هدف تسعى إليه النظريات الإقتصادية بدراسة الإمكانيات المؤدية إلى توزيع الدخل القومي على جميع الأفراد، وأن الرفاه الناتج عن ذلك يستوجب نصـــيبه مـــن التضحيات وهو نصيب معتبر. فهذه الثروة الإقتصادية خلقت حاجة ملحة إلى ضمـــــــان – ليس الأموال فحسب – ولكن كذلك نتائج المسؤولية تجاه الغير.

في هذه الأثناء، وفي بداياتها ومنذ ذلك (منذ القرون الوسطى) وإلى مرور أكثر مـــن قرن ونصف تقريبا، فإن تأمين المسؤولية قد أعتبر كنقيض للأخلاق : " وينتج من ذلك أنه دعوى لإقتراف الخطأ "[1]، وسيكون غير مطاق أن يعوض المؤمن له نفسه من الغير عـــن خسارة هو المتسبب فيها، ولكن تحت ضغط الحاجات والتطور المترابط للأفكار، لم يصـــمد هذا المذهب أو الإتجاه، فولدت مفاهيم جديدة متناقضة تماما.

(1) - Le Manuel de L'inspecteur et de L'Agent Assurances Contre Les Accideuts , Par : Jean Ripoll Roger Doin – Guey Courtieu, ed. de L'argus, PARIS , 1973, P 11 et S.

المطلب الثالث
أنـــواع التأمـــين

يرتب الكُتّاب طوائف التأمينات لتنوعها ترتيبات مختلفة نظرا إلى حاجـة الإنسـان لتوقي الأخطار المختلفة. مما أدى إلى أنواع كثيرة من التأمين بحيث أن حصرهـا يتـرجم قائمة طويلة يكون من الصعب إستيعابها والإلمام بها جميعا كما ينبغي. ومن هنـا ظهـرت محاولات تقسيم تلك الأنواع من التأمين وتوزيعها في فئات معينة تبعا لأغـراض معينـة وكان ما يأتي :

أ ـ تقسيم التأمين بالنظر إلى الخطر المؤمن ضده : وبالتالي أدى إلى تمييز ثلاثة أنواع من التأمين :

1 - تأمين الأشخاص

هذه الفئة أو الطائفة من التأمين تشمل أنواع التأمين ضد الأخطـار الـتي تصـيب الأشخاص مباشرة في حياتهم - صحتهم - أعضائهم، أي أن هذا التأمين يشمل : التـأمين على الحياة، والمرض، والبطالة، والحوادث الشخصية، والشيخوخة، ومعاشـات اليتـامى والأرامل، والزواج، والولادة وما يناسبهما من المناسبات الإجتماعية.

2 - تأمين الممتلكات

هذه الفئة من التأمين تشمل أنواع التأمينات ضد الأخطار الـتي تصـيب ممتلكـات الشخص : أي تشمل التأمين البحري والتأمين البري، والتأمين ضد السرقة، والتأمين علـى الماشية، والتأمين ضد إنكسار الزجاج ، والتأمين ضد الحرب والزلازل والبراكين والثورات وتأمين المحاصيل الزراعية ضد تقلبات الطبيعة .

3 - تأمينات المسؤولية المدنية : راجع المواد من 163 إلى 173 من القانون رقم : 95 - 07

هذه الفئة أو القسم من التأمين تشمل أنواع التأمين ضد الأخطارالتي تصيب شخصا معينا في الوقت الذي يكون فيه المسؤول عن تلك الأخطار شخصا آخر. ويدخل في هذا القسم من التأمين:

- تأمين المسؤلية المدنية للمالك تجاه جيرانه عن الأضرار التي تصيبهم بسب الحريق إذا شب في مبناه وإمتد إلى ممتلكاتهم.
- تأمين المسؤولية المدنية لأصحاب السيارات (موضوع هذه الدراسة) .
- تأمين المسؤولية المدنية عن السفن والطائرات .
- تأمين المسؤلية المدنية لأصحاب المحال العامة (السينما، المطاعم، المسارح، الفنادق).
- تأمين المسؤولية المدنية لأصحاب الأعمال من إصابات العمل وأمراض المهن بالنسبة للعمال.
- تأمين المسولية المدنية للمقاولين والمهندسين والأطباء والمحاسبين والصيادلة وأصحاب معاهد التجميل وغيرها .

ب ـ تقسيم التأمين بالنظر إلى الإدارة العملية له : هذا التقسيم يتضمن أنواع التأمينات الآتية :

1 - التأمين على الحياة (أو قسم الحياة)

ويشمل أنواع التأمينات المختلفة المتعلقة بالحياة بالنسبة للإنسان، مثل دفع مبلغ الوفاة أو مبلغ عند بلوغ سن معينة، أو ضمان معاش يدفع له خلال فترة معينة من حياته.

2 - القسم العام

ويشمل جميع التأمينات الأخرى، عدا الحياة، فيشمل التأمين البحري والتأمين من الحوادث بمختلف أنواعها (شخصية، سرقة، سيارات، مسؤولية نحو الغير، إصابات العمل، أمراض المهن، التأمين ضد الإختلاس والتبديد أو تأمين ضد الأمانة ، وتأمين الطيران، والمصاعد، وضد كسر الزجاج، والتأمين على الماشية والممتلكات الحية) .

ج ـ التقسيم تبعا للغرض من التأمين : يميز في هذا القسم من التـــأمين بـــين نوعين من التأمينات كما يلي :

1 - التأمينات الخاصة أو الإختيارية

وتشمل مختلف أنواع التأمين التي يكون الشخص فيها حرا في التأمين أو عدم التأمين، مثل التأمين على الحياة ، والتأمين ضد الحريق، والتأمين البحري وغيره.

2 - التأمينات الإجتماعية أو الإجبارية

وتتضمن أنواع التأمينات التي يفرضها القانون في بعض الدول لأغراض إجتماعيـــة، ولذلك لا يساهم المستفيدون منها إلا بجزء بسيط في شكل اقساط التأمين. مثل ذلك تأمين إصابات العمل وأمراض المهنة بالنسبة للعمال .

د ـ تقسيم التأمين حسب الهيئة التي تقوم بدور المؤمن : بحســـب هـــذا التقسيم يميز بين الأنواع الآتية :

1 - التأمين التبادلي .
2 - التأمين التعاوني .
3 - التأمين الذاتي .
4 - صناديق التأمين الخاص .
5 - التأمين التجاري .
6 - مكتتبو لويدز .
7 - التأمين الحكومي(1) .

وبعد هذا التعريف الموجز للتأمين وأنواعه وتقسماته إنتقل إلى المبحث الثاني علىغرار ما تم في المبحث الأول المتقدم لأعَرِّف المسؤولية وأنواعها وأقسامها كما يلي :

(1) ـــ **عبدالعزيز (فهمي هيكله)** : مقدمة في التأمين ، مرجع سابق، ص 19 وما بعدها.
- الأستاذان : **عويضة (محمد طلبة) – عبدالله (سلامة)** : مرجع سابق ، ص 21، 22،40 .
- **أحمد شرف الدين** : عقود التأمين وعقود ضمان الإستثمار ، مرجع سابق ، ص 38 . وما بعدها .
- **محمد محمود (همام لطفي)** : الأحكام العامة لعقد التأمين ، مرجع سباق، ص 31 وما بعدها .

المبحث الثاني
التعرف على أنواع المسؤولية المدنية

إن دراسة هذا المبحث تتضمن تعريف المسؤولية (مطلب أول) وتحديد المسؤولية المدنية (مطلب ثاني) وإشارة إلى المسؤولية المدنية القابلة للتأمين (مطلب ثالث) ثم المقصود بالتأمين من المسؤولية (مطلب رابع).

المطلب الأول
تعريف المسؤولية

المسؤولية تعني تعويض الضرر الناشئ عن عمل غير مشروع[1]، وتتحقق في الحياة العملية في صور لايمكن حصرها، مثل : سائق يصيب شخصا بسيارته، أو بِنَاء ينقض على المارة، أو شخص يضرب آخر .

هذه الوقائع أمثلة تشكل المسؤولية بصورة عامة .

والمسؤولية بوجه عام تثير موضوع الخطأ وموضوع الجزاء، فهي تفترض وقوع خطأ وتتمثل في مجازاة مرتكبه، والخطأ إما أدبي وإما قانوني، ونتيجة ذلك تكون المسؤولية أدبية أو قانونية[2] .

(1) ــ **عبدالرزاق (أحمد السنهوري)** : الموجز في النظرية العامة للإلتزامات في القانون المدني ، المجمع العلمي الإسلامي، منشورات محمد الداية، بيروت، لبنان، دون إشارة إلى سنة الطبع، ص 311 .

(2) ــ **حبيب (إبراهيم الخليلي)** : مسؤولية الممتنع المدنية والجنائية في المجتمع الإشتراكي ، رسالة دكتوراه، ديوان المطبوعات الجامعية، 1979 ، ص 1 ، 2 .

فالخطأ الذي يجازي عليه أدبيا في المسؤولية الأدبية هو خطأ أدبي، أي إخلال بواجب (التزام) أدبي يترتب عليه جزاء أدبي بدوره هو تأنيب الضمير أو إستنكار المجتمع أو جزاء ديني يتولاه الله سبحانه وتعالى في الآخرة، وما تتميز به هذه المسؤولية الأدبية إفتقارها إلى عنصر الضرر، بحيث لايترتب عليها – رغم تحققها – ضرر بالغير، كما أنها تعتبر أوسع نطاقا.

أما المسؤولية القانونية فهي تلك المسؤولية التي يكون موضوع المؤاخذة فيها خطأ قانوني يتمثل في الإخلال بالتزام قانوني يعرض صاحبه إلى جزاء قانوني قد يكون عقوبة عندما يمس ذلك الإخلال مصلحة المجتمع، وذلك هو المسؤولية الجنائية، في حين قد يقتصر ذلك الجزاء على مجرد تعويض يلتزم به المخل (المسؤول) إذا أدى إخلاله إلى مجرد المساس بمصلحة فردية، وهذه هي المسؤولية المدنية .

في بعض الأحيان تقوم المسؤوليتان متوازيتان معا عندما ينجم عن الإخلال بالإلتزام القانوني أضرار بمصلحة المجتمع ومصلحة الفرد معا وذلك في جرائم القتل والضرب والسرقة والسب .

إن ما تتميز به المسؤولية القانونية إذن هو إشتمالها على عنصر الضرر والذي يصيب المجتمع وذلك يشكل المسؤولية الجنائية أو يصيب الفرد وهو ما تتحقق به المسؤولية المدنية .

إن الخطأ أوالإخلال بالواجب القانوني وحصول الضرر لايعنيان تحقيق المسؤولية القانونية بمفردهما، بل لابد من أن يكون عنصر الخطأ المرتكب من الشخص المخطئ هو السبب المؤدي إلى الضرر، وذلك ما يطلق عليه إصطلاحا : رابطة السببية (بين الخطأ والضرر) (1).

وهذه المسؤولية يطلق عليها إصطلاحا المسؤولية الذاتية عند من يجعلون للمسؤولية الخطأ أساسا. في حين هناك فريق آخر يقول بمسؤولية موضوعية في حالات معينة يجعلون لها تحمل التبعة أساسا ولايهتمون بذلك سوى بالعلاقة السببية الموضوعية التي تربط بين الضرر والمسؤول. إذ أن هذه النظرية الموضوعية من مقتضاها إعتبار الشخص مسؤولا سواء أراد

(1) ــ **حبيب (إبراهيم الخليلي)** : مرجع سابق ، ص 1 ، 2 .

إحداث الضرر أو لم يرد. وسواء فكر فيه أم لم يفكر وسواء أمكنه الحيلولة دون إحداث الضرر أم لم يمكنه ذلك، فهذه المسؤولية يكفي فيها قيام رابطة مادية بين الضرر وهذه الأفعال .

فإذا أقام شخص مشروعا، ونتج عن ذلك أن أصيب شخص منه بضرر دون خطأ من أحد، فالأحرى أن يتحمل صاحب المشروع تبعة أخطاره لأن الغرم بالغنم . وهذا الحل يتماشى والعدالة ومقتضيات التضامن الإجتماعي، بالإضافة إلى أنه يواكب مستجدات العصر وروحه، لأنه في غالب الأحيان يصعب على المضرور إثبات خطأ المسؤول وخاصة في الصناعات الكبيرة ووسائل النقل الحديثة[1].

المطلب الثاني
المسؤولية المدنية

المسؤولية عموما توحي بميدان واسع لاحصر له بحيث يمكن أن تشمل المسؤولية الأدبية والمسؤولية القانونية (جنائية – مدنية – إدارية) أما المسؤولية المدنية فهي المسؤولية التي ينظمها القانون الخاص (المدني) والتي يكون مصدرها تصرف قانوني أو واقعة قانونية وبالتالي تكون هذه المسؤولية بدورها (المسؤولية المدنية) على نوعين : مسؤولية عقدية إذا كانت نتيجة تصرف قانوني (عقد، أو إرادة منفردة) وتقصيرية إذا كانت نتيجة لنص القانون. ويمكن تعريف المسؤولية المدنية من خلال المادة 124 من القانون المدني الجزائري وغيرها من المواد بأنها : الإلتزام بالتعويض عن الضرر .

هذا، وإذا أردنا أن نعرض لتاريخ المسؤولية المدنية فإننا نتوصل بلا شك إلى أنها قد نشأت في أحضان المسؤولية الجنائية على أنقاض الحق في الثأر والحق في الدية، قبل أن تتحول إلى ما هي عليه اليوم من مجرد التزام بتعويض الضرر، لتتميز بذلك عن المسؤولية

(1) ــ **سوار (وحيد الدين)** : شرح القانون المدني ، النظرية العامة للإلتزام، ج1، مصادر الإلتزام، ج2، المصادر غير الإرادية، مطبعة رياض ، دمشق، 1980 – 1981 ، ص 5 ، 6 .

الجنائية ثم تنفصل عنها[1]. فهي في الأصل كانت تقوم في حالات معينة وردت بشأنها نصوص خاصة، ومن ثم تفسير تلك النصوص إلى أن أصبحت تشمل أكثر الحالات، وانتهى بها الأمر في أواخر عهد القانون الفرنسي القديم بأن تقرر فيها مبدأ عام بموجبه يصبح كل من يرتكب خطأ يسبب لغيره ضررا مجبرا على تعويض الغير عما أصابه من ضرر.

ومن هنا نص القانون المدني الفرنسي على هذا المبدأ في المادة 1382 وتم التخلي بذلك عن وضع نصوص خاصة متعددة كما كان عليه الوضع من حالات قيام المسؤولية المدنية، ويتضمن المبدأ الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية ثلاثة اركان (خطأ، ضرر، علاقة سببية) كقاعدة عامة[2].

المطلب الثالث
المسؤولية المدنية القابلة للتأمين

ليست كل مسؤولية مدنية قابلة للتأمين، وإنما ما يمكن التأمين عليه من المسؤولية المدنية هو المسؤولية الخطئية المبنية على خطأ غير عمدي بغض النظر عن كون الخطأ غير العمدي يسيرا أو جسيما، أما المسؤولية التي تؤسس على خطأ عمدي فهذه لاتصلح محلا للتأمين قانونا لمخالفتها لقواعد النظام العام. وقد أشارت بعض النصوص القانونية إلى ذلك ومنها المادة 640 من القانون المدني بقولها : " يكون المؤمن مسؤولا عن الأضرار الناشئة عن خطأ المؤمن له غير المتعمد، وكذلك يكون مسؤولا عن الأضرار الناشئة (الناجمة) من حادث مفاجئ أو قوة قاهرة.

أما الخسائر والأضرار التي يحدثها المؤمن له عمدا أو غشا فلا يكون المؤمن مسؤولا عنها ولو إتفق على غير ذلك " .

---

(1) ــ **سليمان (مرقس)** : محاضرات في المسؤولية المدنية في تقنينات البلاد العربية ــ القسم الثاني ــ الأحكام الخاصة (المسؤولية عن فعل الغير والمسؤولية عن فعل الأشياء)، جامعة الدول الرعبية ، معهد الدراسات العربية العالمية، 1960، ص 01 .

(2) ــ أنظر ما سبق ص (14) حول النظرية المادية في المسؤولية المدنية .

وتنص المادة 641 من ذلك القانون على أنه : " يكون المؤمن مسؤولا عن الأضـــرار التي تسبب فيها الأشخاص الذين يكون المؤمن له مسؤولا عنهم، مهما يكن نـــوع الخطـــأ ومداه " ، علما أن هذه المادة ملغاة بقانون (08-07 الملغى بدوره). ونصت المـــادة 56 من الأمر رقم 95 - 07 المتعلق بالتأمينات على ما يلي : " يضمن المؤمن التبعات الماليـــة المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير ".

بينما نصت المادة 8 من الأمر رقم 74 - 15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلقة بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، المعدل والمتمم ، وموضـــوع هذه الدراسة على ما يأتي : " كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه المسؤول مـــدنيا عـــن الحادث.

ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة، كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده ".

بعد إستعراض هذه النصوص وغيرها يمكن التقرير بداءة أن المسؤولية المدنية القابلة لأن تكون محلا للتأمين هي تلك المسؤولية الناجمة عن إخلال المؤمن له (الشخص المسؤول عن الإخلال الذي أبرم عقد تأمين مسؤوليته ضد إخلاله هذا) بالتزام قانوني يتمثل في عـــــدم الإضرار بالغير، كما هو مبين في لقانون المدني (المادة 124 وغيرها) .

المطلب الرابع
التأمين من المسؤولية

التأمين من المسؤولية من الحلول التي إبتكرها التطور الحضاري لمعالجـــة المســـؤولية في بعض أنواعها وهو ما يسمى بالتأمين من المسؤولية، فهو عقد بموجبه يؤمن المؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية. ومن هذا التعريف يلاحظ أن التأمين المقصود (التأمين من المسؤولية) لايغطي الأضرار التي تلحق المؤمن له من جـــراء

تحقق المسؤولية نحو الغير فحسب، وإنما يغطي أيضا الأضرار التي تلحقه من مطالبة الغير لـــه بمسؤوليته، فيرجع المؤمن له على المؤمن في هذه الحالة بما تكبده في دفع المســـؤولية عنـــه. وبذلك فإن التأمين من المسؤولية يعد قسما من أقسام التأمين لا يختلف من حيـــث طبيعتـــه القانونية عن سائر العقود (عقود التأمين). إنه تأمين من الأضرار[1]، يتميز عن التأمين من الإصابات الذي هو تأمين على الأشخاص – كما سيجئ – يضاف إلى ذلك أن التأمين من المسؤولية يدخل في قسم التأمين من الأضرار حسب تصنيفات التأمين، باعتباره يهـــدف إلى تعويض الأضرار المالية التي تلحق المؤمن له على إعتبار – كذلك – أن عقد التـــأمين مـــن المسؤولية هو عقد تعويض لأن الغرض من التزام المؤمن هو دفع تعويض عـــن الضـــرر أو الأضرار دون زيادة .

فالتأمين من المسؤولية كقسم قائم بجانب التأمين على الأشياء، المشكل لمـــا يعـــرف بالتأمين من الأضرار، يهدف إلى ضمان المؤمن له ضد رجوع الغير بسبب مسؤوليته عـــن الضرر الذي أصاب به الغير، فالحكم على المؤمن له بدفع التعويض لصالح الغير، معنـــاه أن الذمة المالية للمؤمن له قد أصيبت بخسارة، أو بمعنى آخر، فإن الضرر الذي لحق المؤمن له، في التأمين من المسؤولية هو الخطر المؤمن منه ، وليس هو الضرر الذي أصاب الغير.

غير أن الضرر يصيب المؤمن له من جراء التزامه القانوني (المادة 124 م ج) بتعويض ضرر الغير . ويلاحظ أن القانون – أحيانا – يمنح الغير المضرور دعوى مباشرة يمارسها ضد المؤمن نفسه، رغم أن الأصل أن المؤمن لايعوض هذا الغير المضرور، بل يعوض المؤمن له عن الأضرار المالية التي لحقت ذمته المالية بسبب التزامه بدفع التعويض للمضرور.

ولا يمكن للمضرور خارج الحالات التي يمنحه فيها القانون دعوى مباشرة على المؤمن إلا إذا كان هناك إشتراط لمصلحة الغير طبقا لنظرية الإشتراط لمصلحة الغير[2].

---

(1) ــ المحامي : **عبدالهادي (عباس)** : من فرع دمشق، مجلة الرائد العربي، العدد العاشر، السنة الثالثة، تشرين الأول، تشرين الثاني، كانون الأول ، 1985 ، ص 73.

(2) ــ سوف يتبين ذلك بوضوح في باب الدعاوى لاحقا.

ومن الحالات التي يملك فيها المضرور الدعوى المباشرة ضد المؤمن تلك التي نص عليها قانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر (أمر رقم 74 – 15) في المادة 8 .

ويجب في الأخير، ملاحظة أنه بالرغم من إتصاف التأمين من المسؤولية بالصفة التعويضية على ما سوف يتبين لاحقا، والتي على أساسها أعتبر تأمينا من الأضرار، فإن هذه الصفة قد تتقلص في حالة الإتفاق على إستحقاق مبلغ التأمين وكان المبلغ محددا جزافا، بدون مراعاة لما إذا وجد الضرر من عدمه، وإنما لمجرد تحقق الخطر[1]، وهذا النوع من التأمين بدوره متنوع .

المبحث الثالث
فكرة الإجبار في التأمين من المسؤولية

إن هذا المبحث يتناول كيفية تطور المسؤولية المدنية بواسطة التأمين منها لدرجة أن أصبح تأمينها إجباريا، لذلك أقسم هذا المبحث إلى مطلبين أتناول في الأول البوادر الأولى لفكرة الإجبار في التأمين من المسؤولية ، وفي الثاني التكريس التشريعي للمبدأ في التأمين على السيارات، وذلك على التوالي :

المطلب الأول
البوادر الأولى

ذكرت فيما تقدم[2] أن تأمين المسؤولية كان يعتبر نقيضا للأخلاق، وقلت بأن الحاجات المتولدة عن التطور (الإجتماعي والإقتصادي) خلقت تطورا مترابطا للأفكار

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : أحكام التأمين في القانون والقضاء، دراسة مقارنة، مطبعة حسان، القاهرة، 1986/1987 ، ص 29 وما بعدها. .

(2) ــ أنظر ما سبق ، ص 09 من هذا البحث .

روَّضَ المفاهيم التي ناقضت تأمين المسؤولية ووجدت أفكار تبيح تأمين أخطاء المســـــؤول (المؤمن له) وتأمين أخطاء الأشخاص (أو الغير) الذين يسأل عنهم المؤمن له :

فلقد كرس هذا التأمين قانونيا في فرنسا (المادتان 12 ، 13 من قانون 13 جويليـــــة 1930) وكان الإعتقاد أن هذا التأمين قد عقد قبل كل شئ لفائدة المضرور ولايؤمن مثـــل هذا الخطأ إذا كان عن نشاط يجعل الغير يتحمل خطرا جسيما. ثم صار التـــأمين في نهايـــة المطاف إجباريا في الحالات التي يأخذ فيها الخطر طابعا إجتماعيا.

هكذا، وبإعطاء المؤمن له والمضرور ملطفا لخسائرهما يتشـــابك التـــامين في الحيـــاة الإجتماعية والإقتصادية لدرجة أنه صار يعمل خارج المقاييس. أي أن التـــأمين الإجبـــاري يشوش القواعد العامة والنظام العام المتعارف عليه. ولنر كيف أنه مـــن جهـــة أن القســـط (التكلفة) في التأمين واحد من مركبات السعر بحيث أن التاجر والصناعي والطبيب والمحامي يستعيده من المستهلك في نهاية التحليل. إذن، وإذا كان يلزم إدخال القســـط علـــى أثـــر تقديرات (حسابات) غير مقدرة للاضرار لما تقدر المحاكم هذه الأضرار، فإن الجمهور هو الذي جعل منها مصروفات. وإن إستقرار كلفة العيش سوف يكون مضبوطا. ولكن مـــن جهة أخرى يجب أن يكون التأمين بصيغة تجعله يعمل في مواجهة صحيحة لإلتزاماتـــه، لأن تقهقره يقطع النسق الذي يجب عليه إسبقاءه، تاركا على عاتق المؤمن لهم أعبـــاءا منهكـــة وأحيانا المتضررين دون تعويض. لذلك تتدخل الدولة لتنظيمه والإشراف عليه وعلى هيئات التأمين والشركات المهتمة به.

بمثل هذه النتائج علل بإسهاب تنظيم عقود التأمين وتأسيس صندوق الضمان ليقـــوم بالتعويض في غياب التأمين عندما يكون هذا الأخير إجباريا.

ولكن المراقبة من قبل الدولة – كذلك – لصناعة التأمين لها هدف إجتماعي يمتـــد في صالح كثير من ضحايا الحوادث التي لطف المؤمن لهم من نتائجها عند الإعسار، والتي لحسن الحظ قليلة لشركات التأمين(1).

(1) - Le Manuel de L'inspecteur et de L'gent Assurances Contre Les Accideuts , OP CIT , P 11 et S.

المطلب الثاني
التكريس التشريعي

إن تكريس تأمين المسؤولية صراحة في فرنسا (مثلا) بقانون 13 جويليـــة 1930، لايعني أنه لم يكن معمولا به من قبل، بل لقد كان موجودا منذ أكثر من قرن قبل أن يتدخل المشرع الذي لم يفعل غير إعادة مسك ماكان معمولا به، أو ما كانت الممارسة قد شيدته، رغم أن ذلك التشييد كان بطيئا ومعقدا(1) .

وخلال وقت طويل عارض الكتاب كل تأمين للمسؤولية باسم الأخـــلاق والنظـــام العام، وهنا أضيف على ما سبق عن تلك المعارضة أن بعضهم قد قـــــال : [Emérigon] " سيكون غير مطاق أن يعوض المؤمن له عن خسارة هو فاعلها ". وأكد البعـــــــــض [Pothier] من جهته : " من الطبيعي ألا أتفق مع من يبادل الأخطار التي إرتكبها، إن هذا الإتفاق يدعوا إلى مقارفة الخطأ ".

فيجب القول إذن أنه في هذا الوقت كما فيما بعده فإن صياغة القانون المدني ســـواء الفرنسي أو الجزائري والمسؤولية المدنية بكاملها كانت مبنية على فكرة الخطأ، ولقد أعلـــن بعض الكتُتَّابْ بصحة تأمين الأخطاء ، ولكن في مادة تأمين الأخطار الشخصـــية ولـــيس في مادة تأمين المسؤولية.وأن القضاء المساق إلى الإقرار بصحة تأمين المسؤولية تبع الفقـــه أولا، وعارض هذا التأمين ، ولكن محكمة السين التجارية قبلتـــه بحكمـــين : الأول في 11 أوت 1841 والثاني في 26 أكتوبر 1943 . ثم أن نفس المحكمة قررت في المعنى المخالف عـــدم صحة تأمين المسؤولية بتاريخ 21 أوت 1844 بحجة النظام العام. غير أنه في 18 ديســـمبر 1844 عادت المحكمة إلى رايها الأول، وهذا ما يدل على تطرف خلط القضاء ومداه.

---

(1) - **CAMILLE JAUFFRET** , La Responsabilité Civil en Matiere D'accidents D'automobiles, These, Paris 1965, L.E.D.J, P 247 et S. et 251 et S.

إن إستئناف حكم نهائي لمحكمة السين التجارية أمام محكمة إستئناف باريس جعل هذه الأخيرة تقر بصحة التأمين من المسؤولية، ذلك كان بحكم مشهور لها في 01 جويلية 1845 بعد إستشارة مشهورة متخذة في هذا الخصوص من قبل مستشارين قانونيين عديدين كان في نظرهم أن عقد التأمين ممكن من دون أن يضر بالنظام العام أن يؤخذ به ما لم يوجد هنـــاك خطأ عمدي أو جسيم ، وقال المستشار [Pardessus] بإنكار المبادئ الحقيقية للتأمين لـــو أقر على أنه قاعدة موحدة بحيث أن كل تأمين من عواقب خطأ بسيط من المؤمن له يكـــون محظورا. فمن يقول بذلك يكون جاهلا لمبادئ التأمين.

ويضيف المستشار [Charles Dupin] بأن للمجتمع مصلحة في مد عقـــد هدفـــه ومفعوله الإستجابة لحيز الأمان في الصناعات والملكيات من كل طبيعة : إبتكار معزٍّ ومصلح يمحي الآلام التي لم يتمكن الإنسان من الإحتماء منها ويؤسس لمستقبل مختلف عن مستقبلنا. ولقد تبنى مجلس باريس هذه المقترحات أو النتائج.

وبعد هذا التكريس قررت العديد من الأحكام وفي نفس المعنى وكذلك محكمة النقض المنعقدة في 15 مارس 1876 أقرت صحة تأمين المسؤولية، ولكن حددته كأغلبية المحاكم في هذا العهد في تأمين الأخطاء البسيطة " نظرا إلى أنه غير مسموح بواسطة عقد التأمين أو أي عقد آخر بالإشتراط المسبق مناعة الأخطاء الجسيمة الذي يتعارض مع صحتها النظام العـــام في عقد مماثل " فتأمين المسؤولية عن الخطأ الجسيم بقي محظورا حتى بالنسبة لما يتعلق بأخطاء التابعين. ولكن بالنسبة لأخطاء هؤلاء الأخيرين لم يتأخر التطور عن الحصول، ففـــــــــي 02 جوان 1886 أقرت محكمة النقض صحة التأمين، لكن الأخطاء الجسيمة للمؤمن لـــه نفسه بقيت محظورة لفترة طويلة . فتقليديا، كان الخطأ الجسيم يشبه بالغش، ولكن ظهر أنه أكثر خطرا على النظام العام لو أمكن تأمينه.

وأن مشروع 1930 قد إقتصر على تحريم تأمين الخطأ العمدي (وهذا نفس ما أخذ به المشرع الجزائري) وسمح بتأمين الخطأ الجسيم[1] فيوجد إذن بين تطور المسؤولية وظهور

(1) ـــ إن بوليصات التأمين المتعلقة بالأضرار المسببة من أصحاب السيارات غالبا ما تحدد حالة السياقة في حالة السكر للسائق المالك وتحيل مسؤولية شركة التأمين إليها بالنسبة للحوادث التي يمكن أن تترتب عن حالته.

ـــ أنظر هامش رقم 138 ، ص 252 . كاميليا جوفري ، م أجنبي سابق .

التأمين تطابق ملحوظ في الزمن، ففي حوالي 1870 حيث بدأ النظام الجديد في التسلسل إلى الحياة الفرنسية، وفي إنطلاق هذا التاريخ كذلك فإن المفاهيم المتعلقة بالمسؤولية بدأت تتحول، فالقرار المشهور [Guissez – Tifane في 16 جوان 1986) المشيد كلية على البناء القضائي(1) حول المسؤولية عن فعل الشئ(2) غير الحي لم يمكن بالتأكيد أخذه لولا تطور التأمين في بداية القرن العشرين أخذ التأمين حقيقة قسما من الحياة العملية في مادة سير السيارات، ما دام أن السيد [M. Collin] في تقريره حول مشروع جمعية الدراسات التشريعية المتعلقة بحوادث السيارات قد قال : " كل تشريع ينطلق بكثير أو قليل من فكرة المخاطر يجب عليه أن ينسق مع تطبيق (ممارسة - عمل) التأمين حتى لايسبب تشوهات عميقة في الوضعية المالية للخاضعين له ".

ونفس هذه الفكرة قد أخذت من جديد بعد 25 سنة لاحقا، فعندما إقترح على نفس هذه الجمعية للدراسات التشريعية بمد مسؤولية حائز المركبة ذات المحرك إلى كل الأضرار التي يمكن أن يسببها بهذه المركبة، ما عدا تلك المترتبة عن قوة قاهرة أو خطأ لايغتفر من الضحية، فإنه لم تعمل إلا بالنظر لوجود التأمين، وما دام أن مسألة التأمين قد تم التحفظ عليها صراحة، فإنها (أي الفكرة) قد عادت للظهور من جديد اثناء جريان المناقشة .

إن تأمين السيارات في أيامنا قد دخل ميدانا من التطور متقدما جدا، فليس ثمة كثير أو قليل من المسائل التي كانت قد أثيرت عرفت الحل. وليس هناك درجة للتجاوز تعطي للتأمين كل آثارها من أجل أن تكون كل ضحية متأكدة من الحصول على التعويض من مؤمن موسر، فيجب أن يكون تأمين السيارات إجباريا، وهذا ما فعلته فرنسا منذ أربعة أعوام(3).

إن فكرة جعل التأمين إجباريا قد ظهرت في فرنسا لأول مرة في نهاية الحرب العالمية الأولى، فمنذ 1922 كانت عدة مشاريع قوانين في هذا المعنى قد وضعت أمام البرلمان. ولكن ذلك لم يتم إلا في 27 فيفري 1958 حيث أنتخب على قانون يجعل تأمين السيارات

---

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** Droit du Dommage Corporel (Systemes D'indemnisation, 3emme edition, Dalloz, 1996, P 472 .

(2) ـــ أنظر الفصل الأول من هذه الدراسة .

(3) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 253 .

إلزاميا، ودخل هذا القانون حيز التطبيق في الفاتح من شهر أفريل 1959. وتبعتها إسبانيا في 24 ديسمبر 1962 وطبقته في 01 جانفي 1964 .

وهذا راجع إلى الإزدياد المذهل لحوادث الطريق الذي حدث هذه السنوات، وأن الفكرة التي أوحت بهذه المحاولة (إلزامية التأمين) تجد أصلها في الروح الإجتماعية الإنسانية، لأن هناك الكثير من الحوادث، غالبا ما تكون مميتة ولكن لاتعوض إما لأنها من مسؤول مجهول أو لأن المسؤول معسر أو قليل اليسار، فلا تستطيع الضحية حينئذ الحصول على تعويض ... أو ليس هذا ظلم ؟.

أخلص من هذا الفصل إلى أن المسؤولية المدنية القابلة للتأمين كقاعدة عامة هي المسؤولية المبنية على الخطأ غير العمدي بالنسبة للمؤمن له ولو كان خطأه جسيما ، بل إن الخطأ العمدي يمكن تأمينه إذا كان صادرا عن الغير التابعين للمؤمن له سواء أكان الخطأ تقصيريا (مسؤولية تقصيرية) أو عقديا (مسؤولية عقدية) ولايؤمن على الجرم الذي يمس بمصلحة المجتمع .

والتأمين من المسؤولية نظام لم يكن لينشأ لولا أن سبقته أنظمة أولية عرفها الرومانيون في شكل عقد القرض البحري الذي يسمى ايضا بعقد القرض من أجل المخاطرة الكبرى الذي هاجمته الكنيسة بشدة لإشتماله على فوائد مرتفعة محرمة شرعا مما دعا البابا جريجور التاسع إلى تعديل أحكامه إلي الصيغة التي تقربه لصيغة عقود التأمين الحديثة التي ظهرت أولى صورها في القرن السادس عشر (التأمين البري المنظم للتأمين من خطر الحريق الذي ضرب لندن يوم الجمعة 02 سبتمبر 1666 حيث دفع هذا الحريق إلى مد فكرة التأمين البحري على السفن وبضائعها إلى البر في صورة التأمين من الحريق، ومن انجلترا إنتشرت هذه الصورة من صور التأمين إنتشارا سرطانيا (على حد تعبير الكاتب) في جميع أنحاء العالم ووصلت إلى ما هي عليه اليوم من إنتشار[1] وعقبهُ التأمين على الحياة رغم ما لقي من عداء في فرنسا مثلا إلى أن أصدر مجلس الدولة فتوى في 28 ماي 1818 بقبول التأمين على

(1) ــ **لطفي (محمد حسام محمود)** : الأحكام العامة لعقد التأمين، دراسة مقارنة بين القانونين المصري والفرنسي، دار الثقافة للطباعة والنشر، 1988، ص 12 وما بعدها .

الحياة واستدعى الأمر تنظيمه تشريعيا[1]. ومع التطورات الإقتصادية وما تبعها من مفـــاهيم إجتماعية جديدة حدث تغير جذري في التكييف القانوني للعلاقة بين التأمين والمسؤولية، فإذا كان التشريع والقضاء يتوسعان في مفهوم المسؤولية وأساسها ونطاقها، فإنهما بذلك يحتمان على الأفراد الإلتجاء إلى طلب الحماية عن طريق التأمين، وكلما وجد هذا التأمين أو هـــذه الحماية لايتوقف القضاء عن التوسع في المسؤولية، حتى أمكن القول بأن التـــأمين ســـاعد التشريع كما القضاء على إقرار أوضاع جديدة من المسؤولية لم تكن موجودة من قبل، وهذا بموجب التطورات الإقتصادية والمفاهيم الإجتماعية المذكورة ولاسيما عندما تبين أنه لم يعد من مبرر لتضييق مجال المسؤولية والإنشغال بتحديد الأساس الذي تبنى عليه، ما دامت هناك جهات تستطيع تحمل الكلفة النهائية للأضرار لقاء جعل ضئيل يدفعه من يتوقع أن يتسبب في الأضرار بالغير عن خطأ أو من دونه.

فإذا كان التأمين من المسؤولية قد جعل من المسؤولية المبنية على الخطأ موضوعا له في أول الأمر، فلقد إستطاع تدريجيا (في مجال التأمين الإلزامي) أن يتخلص من هذا الموضوع أو المدار، بل أنه يحاول الإفلات – تحت ستار المفاهيم الإجتماعية – من دائـــرة المســـؤولية بشكل عام والدخول إلى مجال الضمان الإجتماعي – حســـب رأي الـــبعض – باعتبـــاره ضرورة إقتصادية واجتماعية أن يتحول بالمسؤولية المدنية من نظام قائم على الخطأ إلى نظام المسؤولية الجماعية القائمة على الضرر " بدون خطأ "[2] والمتعلقة بحوادث السيارات وهذا معناه خروجه على القواعد القانونية التقليدية في الرضائية في العقـــود ونســـبتها والفســـخ والسقوط ... إلخ. وهذا ما سوف أعرض له في مواضعه في الفصول القادمة في حدود مـــا تقتضيه الدراسة .

وخلاصة القول في هذا الفصل أن التأمين والمسؤولية نظامان قانونيان لكل منهما دور يؤديه في الحياة الإجتماعية القانونية الإقتصادية، وإذا كانت المسؤولية قد أخذت قسطا مـــن

---

(1) ـــ أنظر الصفحة الموالية .

(2) ـــ **الربيعي (كاظم حسن)** : تأثير التأمين الإلزامي في المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، رسالة ماجستير، ط1، 1976 ، جامعة بغداد ، ص 5.

- **ANTOINE VIALARD :** Droit Civil Algerien, La Responsabilite Civil, Délictuelle , 2eme édition 1986, O.P.U . ALGER, P

الدراسة والبحث شروطا وأساسا وعرفت تطورات عديدة فإن التأمين بدوره وإن كان قـــد ظهر في تاريخ متأخرا نوعا ما فإن إزدهاره وانتشاره وتبلوره عملا وقانونا قد إزداد مع بروز وازدهار الصناعة والتجارة والأعمال، وهذا تزامنا أو بالتوازي مع إزدياد حالات المسؤولية ولاسيما المسؤولية المدنية، حتى أن المجتمعات المعاصرة أصبحت ترى في التأمين حماية مـــن المسؤولية ، ولقد كرس الأول تشريعيا في معظم البلدان، بل وأصبح إلزاميا في ميادين عديدة ولاسيما في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، رغم ما كان قد لقيه مـــن معارضـــة وانتقاد، إن على مستوى فقهاء الشرائع الدينية أو على مستوى فقهاء القانون، ولكن الغلبة كانت للتطور ومقتضيات الحياة الحديثة.

الفصل الأول
نظام المسؤولية المدنية يبرر التأمين منها

عرفنا من الفصل التمهيدي أن الشخص الذي يلحق ضررا بغيره يعتبر مسؤولا قانونا أو إتفاقا، ولكن الواقع أن ليس كل مسؤول بهذه الصورة أو تلــك في مســتوى تعــويض المضرور.

وللوقوف على حقيقة الأمر بهذا الخصوص قسمت هذا الفصل إلى أربعــة مباحــث محاولا في ذلك استجلاء الواقع السائد في نظام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات هنــا وهناك علني أجد إجابة للتساؤل حول ما إذا كانت المسؤولية المدنية كافية في حــد ذاتها وتتوفر بنظامها على صيغة ملائمة في كل حالات الضرر أم إن نظامها يحتاج إلى تطــوير أو دعم من نظام آخر بديل أو مواز. لذلك خصصت المبحث الأول من هذا الفصــل لــبعض أنظمة المسؤولية المدنية ثم محاولات القضاء والفقه تطوير نظام مسؤولية ملائم، ولاســيما في فرنسا والجزائر (المبحث الثاني) وعلى أي أساس بنيت المسؤولية المدنية بعد تلك المحاولات من التطوير (المبحث الثالث) وبعد تقنينها في الجزائر سنة 1975 في القــانون المــدني. وفي المبحث الرابع تناولت ظهور التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حــوادث الســيارات والموقف منه.

المبحث الأول
أنظمة المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات
في القانون المقارن

إختلفت التشريعات في علاج المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات شكلا وموضوعا منذ أوائل القرن التاسع عشر وإلى اليوم، بحيث أن بعضها طبق عليها القواعد العامة (خطـأ المالك أو السائق)، والبعض أخضعها لقواعد المسؤولية عن الأشياء إن كان لذلك مجال في مدونة القانون العادي سواء بناء على ثبوت الخطأ في جانب المالك أو السـائق، أو سـواء بقلب عبء الإثبات .

بينما أخذت بعض التشريعات بتعدد الأنظمة التي تحكم المسـؤولية عـن حـوادث السيارات(1)، ولشرح هذه الأفكار أقسم هذا المبحث إلى أربعة مطالب، أتناول في المطلب الأول فكرة أن قواعد المسؤولية الخطئية هي التي تطبق على حوادث السيارات في إنجلترا وفي غيرها، وأما المطب الثاني فأعرض فيه إلى فكرة قرينة الخطأ على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في جانب المالك أو السائق، والحل فيما لو أثبت هذا أو ذلك عـدم خطئـه في المطلب الثالث، بينما أشرح في المطلب الرابع مبدأ تعدد الأنظمة المطبقة والموقـف منـه في التشريع الفرنسي.

---

(1) ــ **النقيب (عاطف)** : النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء في مبادئها القانونية وأوجهها العملية . الجزائر، د.م.ج بيروت، منشورات عويدات، طبعة ثانية 1981، ص 13.
ــ **سوار (وحيد الدين)** : شرح القانون المدني ، النظرية العامة للإلتزام ، المجلد1، مصادر الإلتزام ، جزء1، المصادر غير الإرادية ، دمشق ، مطبعة الرياض ، 1980 — 1981 ، ص 169 وما بعدها .
ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، دراسة تحليلية لنظرية السبب الأجنبي في الفقه والقضاء المصري والفرنسي، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية الحقوق، 1975، ص 15 وما بعدها.

المطلب الأول
قواعد المسؤولية الخطئية هي التي تطبق على حوادث السيارات في إنجلترا وغيرها

يطبق على المسؤولية المدنية من حوادث السيارات في إنجلترا نظام أو قواعد المسؤولية المدنية المبنية على أساس الخطأ المنصوص عليها في قانون 1903 والذي هو عبارة عن القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية التي تتطلب ضرورة إثبات الخطأ في جانب صاحب السيارة.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية لاتوجد مسؤولية موضوعية ولا قرينة خطأ على صاحب السيارة الذي يتسبب في إحداث ضرر للغير، لابموجب الأحكام القضائية ولا بمقتضى القانون المكتوب. فالقواعد الخاصة بالمسؤولية عن حوادث السيارات لاتوجد في المبدأ .

وبالتالي فلا يسأل السائق هناك إلا إذا وجدت جريمة مدنية تسمى Negligence عن طريق نسبة الإهمال أو عدم التبصر للسائق، واجتهادا من القضاء لتقرير المسؤولية تشدد بالنسبة للإحتياطات التي يجب علىالشخص إتخاذها ومراعاتها بالنسبة للحوادث التي يمكن توقعها.

وقد توصلت المحاكم إلى وصف بعض الوقائع بأنها " إهمال " مكونة لتلك الجريمة المشار إليها ، مثل مجاوزة السائق لسرعة معينة أو رجوع الضرر إلى عيب في السيارة أو عطل ميكانيكي بها أو إنزلاقها . وأيضا فكثيرا ما تلجأ المحاكم الأمريكية إلى قاعدة Resipsa Loquitur التي من مقتضاها أن تحقيق الضرر في ذاته يسمح بافتراض الخطأ، وحاليا يوجد إتجاه فقهي قوي في صالح قبول مسؤولية بدون خطأ في هذا المجال[1].

في إسبانيا يطبق على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات قاعدة المادة (1902) مدني، وهي قاعدة عامة في المسؤولية التقصيرية وتتطلب الخطأ .

---

(1) ـــ **الربيعي (كاظم حسن)** : تأثير التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات... رسالة ماجستير، ط1، مطبعة الحوادث، بغداد 1976 ، ص 39 وما بعدها. وكذلك أنظر :

ـ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 18 وما بعدها.

فالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في إسبانيا مسؤولية خطئية يلزم فيها المضرور للحصول على التعويض عما أصابه – إثبات خطأ المتسبب في الحادث.

مع العلم أن هناك قاعدة إثبات هامة توجد في قانون الإجراءات وتؤثر بفعالية في أحكام وقواعد المسؤولية المدنية في إسبانيا وبمقتضاها يقع على النيابة العامة مهمة الإثبات بالنسبة للمسائل الجنائية والمدنية على السواء[1].

فالمضرور إذن لايثبت الخطأ بنفسه، وإنما النيابة العامة هي التي يقع عليها هذا العبء، ومن ثم لم يهتم القضاء الإسباني بإقامة قرينة على الخطأ. وعلى ذلك يكون من مصلحة المضرور إقامة الدعوى أمام المحاكم الجنائية حتى يستفيد من هذا الإثبات الذي تقدمه النيابة العامة، لأن إقامة دعواه المدنية أمام المحاكم المدنية تلقى صعوبة في الإثبات.

المطلب الثاني
تطبيق قرينة الخطأ على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

من القوانين التي أخذت بنظام قرينة الخطأ التي تقع على حارس السيارة أو الشخص الذي تسير لحسابه قانون الدانمارك الصادر في 29 أفريل 1913 ، حيث يسأل فيه صاحب السيارة أو الشخص الذي تسير لحسابه عما تسببه تلك السيارة من أضرار .

فإذا كان المضرور قد إرتكب خطأ جسيما فلا يحصل على التعويض، وكذلك الحال عندما يثبت الحارس أنه إتخذ كل العناية والحرص الممكنين، ورغم ذلك فإن الحادث وقع و لم يمكن تفاديه[2].

بعض الأنظمة للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات – إمعانا منها في المزيد من الحماية للمضرور – لم تكتف بإعفاء المضرور من عبء إثبات خطأ حارس السيارة

---

(1) - **CAMILLE JAUFFRET ,** La Responsabilité Civil en Matiere D'accideuts D'automobiles, Thése, PARIS, 1965 , P 13 et S.

(2) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 21 وما بعدها .

للحصول على تعويض الضرر المسبب له، بل سمحت له بالتعويض حتى ولو أثبت الحارس نفسه أنه لم يرتكب خطأ، فقد حددت تلك الأنظمة الوسيلة التي تمكن الحارس من الإعفاء من المسؤولية المفروضة عليه.

من هذه الأنظمة القانونية، التشريع المدني السوفياتي، حيث نصت مادته (90)، التي تقرر المسؤولية لأصحاب السيارات وغيرهم ممن يتضمن نشاطهم خطرا مشددا لسائر الأشخاص على تعويض هذه الأضرار، مالم يثبتوا أن الضرر ناشئ عن قوة قاهرة أو عن تعمد المضرور.

كذلك الحال في القانون الهولندي، المادة (25) حيث نص على أن المسؤول في حوادث السيارات لايعفى إلا إذا أثبت أن الضرر ينسب إلى القوة القاهرة، يدخل فيها خطأ أي شخص لايسأل عنه المالك أو الحائز للسيارة[1].

وحسب القانون الإيرلندي، تحدد المادة (31) من قانون المرور المؤرخ في سنة 1935، فيما يخص بعض الأضرار الناتجة عن السيارات التي تدار بمحرك آلي نظاما خاصا للمسؤولية المدنية التي تسمح بدعوى تكميلية بجانب تلك الدعوى الناجمة عن المادة (1401) مدني المقرر للقاعدة العامة في المسؤولية المدنية التقصيرية التي تقوم على الخطأ أساسا كشرط لها.

فالفقرة الأولى من المادة (31) ترسم مسؤولية مالك أو حائز السيارة حتى يثبت أن الحادث يرجع إلى القوة القاهرة، وتشمل خطأ أي شخص لايسأل عنه مالك السيارة ولاحائز رخصة تسييرها.

وقد قرر القضاء في إيرلندا أن العيب الذاتي في السيارة لايعتبر قوة قاهرة حتى ولو لم ينسب إلى المالك أي خطأ بالنسبة لهذا العيب، أي أن المادة السابقة قررت مسؤولية موضوعية بحتة قائمة على فكرة المخاطر.

وفي السويد، وفقا للقانون الصادر في 30 جوان 1917، يسأل مالك السيارة عن الأضرار المسببة للأشياء والأشخاص ... ويعفى إذا ما أثبت أن الظروف التي وقع فيها

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 22 وما بعدها .

الحادث وسببه لايعود إلى فعله، أما إذا إشترك خطأ المضرور فإن القاضي يكون له إلغـــاء أو هدم المسؤولية(1).

أما في تركيا فإن المسؤولية عن حوادث السيارات فينظمها القانون الصادر في 11 ماي 1953 المعدل بقانون 05 جانفي 1961 الذي بحسبه لايعفى مالك السيارة إلا إذا أثبـــت أن الضرر قد نتج عن القوة القاهرة أو الخطأ الجسيم من المضرور أو خطأ الغير، وألا يكون هو نفسه أو أحد الأشخاص الذين يسأل عنهم قد إرتكب خطأ، وإذا كان الخطأ المنســـوب إلى الغير أو إلى المضرور يسيرا، فلا يعتد القاضي في تقدير التعويض إلا بظروف الحادث.

وفي بلجيكا كان القضاء يطبق في أول الأمر المادتين (1382)، (1383) من القـــانون المدني البلجيكي، مفسرا إياهما تفسيرا مختلفا عن تفسير القضاء الفرنسي (علما بأن القانونين الفرنسي والبلجيكي متطابقين فيما يخص المادتين المذكورتين شكلا وموضـــوعا) ثم عمـــد ذلك القضاء البلجيكي إلى المادة (1/1384) مدني، تقريرا لمسؤولية تختلف عـــن المســـؤولية المقررة في المادة (1382) مدني، كما كان يشترط على المضرور إثبـــات الخطـــأ في جانـــب المتسبب في الضرر حتى يمكن تطبيق هذا النص.

غير أنه في عام 1904 بدأت المحاكم البلجيكية تطبق هذا النص تطبيقا خاصا عنـــدما بدأت تعفي المضرور من حوادث الأشياء التي تطبق بشأنها تلك المادة من إثبـــات الخطـــأ، ويحصل على التعويض بمجرد إثباته العيب في الشئ الذي سبب الضرر مقابلة العيب في الشئ بالخطأ الذي يستوجب المسؤولية عن الفعل الشخصي.

وحيث يواجه المضرور صعوبة كبيرة عند إصابته في حادث سيارة من أجـــل إثبـــات وجود عيب فيها، تبين عجز هذا النظام وعدم كفاءته في حماية حقه في التعويض، بجانـــب هذا فإن المحاكم البلجيكية تعفي الحارس من المسؤولية حتى في حالة إثبات المضرور عيبـــا في السيارة متى كان هذا العيب لايمكن كشفه من قبل الشخص اليقظ، وبالتالي أخذ القضـــاء

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق.

البلجيكي يبحث عن وسيلة قانونية يمكن أن يحمي بها المضرورين من حوادث السيارات مقتديا بذلك بالقضاء الفرنسي في تفسيره للمادة (1/1384) مدني فرنسي[1].

وهكذا توصل القضاء البلجيكي إلى مبتغاه وبأسلوب مختلف عن الأسلوب القضائي الفرنسي . ذلك عندما قبلت محكمة النقض البلجيكية في 04 جويلية 1929 النظرية التي نادى بها المدعي العام Leclercq التي مفادها أن يكون الإعتداء على سلامة جسم الآخرين أو ذممهم المالية خطأ، وبالتالي فليس على المضرور إلا إثبات الإعتداء أو الضرر الذي أصابه بغير الحاجة إلى إثبات الخطأ.

هذه النظرية لم تنجح إلا لبعض الوقت، وما لبث القضاء أن عاد إلى المادة (1/1384) مدني يفسرها تفسيرا جديدا، وتوسع في تحديد وقبول وجود العيب في الشئ وصار في الغالب يقرر أن العيب في الشئ يحقق المسؤولية حتى ولو لم يكن في الإمكان نسبته إلى الحارس، أو لم يكن في إستطاعته إكتشافه. بل إنه وصل إلى حد الإكتفاء في بعض أحكامه بإثبات أن الحادث لم يكن لينتج بدون عيب في الشئ، ولكن من غير أن يجعل القضاء البلجيكي من أحكامه تلك قاعدة عامة في هذا المعنى.

المطلب الثالث
تعدد الأنظمة المطبقة علىالمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

ينظم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في اليابان القانون الصادر في 29 جويلية 1955 وهو يفرض على حارس السيارة مسؤولية أشد من تلك المقررة وفقا للقانون العادي.
إذا لايعفى الحارس إلا بإثباته الدليل على الوقائع الآتية :

أ ــ أنه – هو والسائق – لم يهملا في أية يقظة خاصة بقيادة السيارة .

ب ــ وجود خطأ من المضرور أو من الغير .

ج ــ عدم وجود أي عيب في السيارة.

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 25 وما بعدها .

وهذا القانون لايطبق إلا في مجال الأضرار الجسمانية، في حين أن الأضرار المادية أو الأخرى (المعنوية) فيسري عليها القانون العادي حيث يشترط إثبات الخطأ.

وفي إيطاليا تقرر المادة (2054) من القانون المدني لعام 1942 مسؤولية سائق السيارة حتى يثبت أنه قد إتخذ جميع ما كان يمكن إتخاذه لتجنب حصول الضرر. وذلك لايعني أن القانون الإيطالي ينظم مسؤولية موضوعية أساسها الخطر أو مسؤولية شخصية أساسها الخطأ التقليدي. بل أنه يحتفظ بالخطأ كأساس لهذه المسؤولية مع إستطاعة المتسبب في الضرر إثبات إنتفاء المسؤولية عنه لأن الواجب القانوني في تلك المسؤولية الواقع على السائق محدد بدقة شديدة[1].

أما إذا وجد عيب بالسيارة، فإن ذلك لايعدو أن يكون مسؤولية موضوعية وهي التي قررتها الفقرة 04 من المادة (2054) مدني إيطالي .

أما لبنان فيعتبر من الدول التي لم توحد النظام القانوني المطبق على المؤسولية المدنية عن حوادث السيارات حيث تخضع فيها هذه الأخيرة للقواعد الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء والتي تحكمها المادة (131) من قانون الموجبات والعقود بحيث تجعل أساسها الضمان القانوني للمخاطر وتحمل التبعة، ولا تدفع هذه المسؤولية من قبل حارس السيارة إلا بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المضرور.

ويلاحظ أن هذه المادة لاتطبق في النظام القانوني في لبنان على حالة التصادم بين سيارتين وتضررهما معا جراء هذا التصادم، بحيث تطبق في هذه الحالة القاعدة العامة للمادة (132) م.ع. لبناني والتي تستدعي إثبات الخطأ في جانب كل من سائقي السيارتين. وإن تسبب التصادم في تضرر سيارة واحدة فقط بقي المجال مفتوحا لتطبيق المادة (132) م.ع لبناني[2].

---

(1) - **CAMILLE JAUFFRET ,** OP CIT , P 20 .

(2) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 26 وما بعدها .

ـــ **عاطف (النقيب)** : مرجع سابق ، ص 273 وما بعدها .

ـــ **مرقس (سليمان)** : الوافي 2 في الفعل الضار، ... المسؤولية المفترضة ، 1989 ، ص 1051 .

وفي كيبيك بكندا، يحكم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات نظامان، حيث تنص المادة 53 من قانون 1941 على مسؤولية مالك السيارة وقائدها إذا حدث ضرر أثناء قيادتها وثبت إهمال ذلك المالك أو القائد (النظام الأول) وفي النظام الثاني المنصوص عليه بالمـــادة (1/1054) من القانون المدني وهي تنظم المسؤولية عن حراسة الأشياء وعما تحدثه من أضرار للغير .

ويجدر الذكر بأن هذه المادة لاتطبق على الأشياء التي تحركها واسطة من الإنســـان إلا إذا وجد بها عيب(1) .

وفي سويسرا كذلك يمكن التمييز بين نظامين للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ففي النظام الأول الذي تمثله الفقرة الأولى من المادة (58)، لايشترط الخطأ لقيام المســؤولية، ويكفي إستخدام السيارة، ولكن الفقه بصدد تفسير كلمة " إستخدام Emplois " إنقســـم قسمين : الأول يعتبر المقصود بتلك الكلمة هو التشغيل الآلي للســـيارة وتعتـــبر في حالـــة إستخدام أو إستعمال لها فقط عندما تكون أجزاؤها الميكانيكية وخاصة المحـــرك في حالـــة حركة، أما القسم الثاني فيذهب إلى التفسير الموسع معتبرا أن التشغيل الميكانيكي لايشـــترط لإعتبار السيارة في حالة إستعمال، ومن ثم تطبق المسؤولية حتى ولو كانت السيارة متوقفـــة ومحركها ساكن أثناء وقوع الحادث على أساس أن تقدم المرور يتطلب الإعتـــداد بمخـــاطر السيارة الحاصلة عند تسييرها بصفة عامة نظرا لشدة وحدة نظام المرور وليس فقط بمخـــاطر السيارة منفردة، وأن السيارة، حتى ولو كانت متوقفة فهي أيضا خطرة بالنسبة للمرور مثل المتحركة.

أما النظام الثاني المطبق في سويسرا فتنظمه الفقرة الثانية من المادة 58 وهو خاص بعدم إستعمال السيارة، وفي هذه الحالة يجب إثبات خطأ السائق. أما بالنسبة للإعفاء من المسؤولية فقد نظمته المادة (1/59) وهي تتطلب لذلك الإعفاء المقرر في الفقـــرة الأولى مـــن المـــادة السابقة، المادة (1/58) إثبات :

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 29 وما بعدها .

أ - عدم إرتكاب أي خطأ سواء من المدعى عليه أو من أي شخص ممن يسأل عنهم حائز السيارة مسؤولية مدنية، وأن الحادث لايعود إلى عيب فيها .

ب - أن الحادث يرجع إلى القوة القاهرة أو الخطأ الجسيم من المضرور أو من الغير(1).

المطلب الرابع
موقف المشرع الفرنسي

شعر الفقهاء والمعلقون في فرنسا بعدم كفاءة النصوص العامة التي تحكم المسؤولية المدنية القائمة على أساس الخطأ والتي تحدد مركز المتضررين من حوادث السيارات، على أثر إنتشار إستعمالها، فنادوا منذ البداية بضرورة تدخل المشرع لوضع تنظيم خاص يطبق على المسؤولية المدنية من حوادث السيارات ضمانا لحقوق المتضررين وأعدوا وعرضوا العديد من مشاريع القوانين لتنظيم الموضوع، أعرض الآن لبعضها بإيجاز :

مشروع الأستاذين بيرنارد ودوتي : إقترح هذان الأستاذان مشروعهما المتمثل في وجوب إضافة فقرتين للمادة (1386) من القانون المدني الفرنسي تجعلان مالك السيارة مسؤولا دائما عما تحدثه من أضرار بصرف النظر عن أي خطأ، مالم يقم بإثبات خطأ جسيم للمضرور، وكان ذلك منذ 05 ديسمبر 1906 .

مشروع الأستاذ أمبرواز كولان : قدم هذا الأستاذ مشروعه إلى جمعية الدراسات التشريعية بواسطة تقرير (عن طريق تقرير) كانت نتيجته مشروع قانون آخر أعدته الجمعية المذكورة وذلك بصدد تنظيم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وكان من مضمونه إعفاء المضرور من إثبات الخطأ ويلزم مالك السيارة – إذا ما أراد إعفاء نفسه من المسؤولية – إثبات عدم خطئه.

غير أن هذا المشروع لم يعرض على البرلمان الفرنسي ، ومن ثم لم يعمل به.

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 28 وما بعدها .

مشروع الأستاذ فال WAHL : في سنة 1908 أقترح هذا الأستاذ نظاما قريبا من النظام المعروض من قبل الجمعية (جمعية الدراسات التشريعية) وبموجبه تقرر مسؤولية مالك السيارة عما تحدثه من أضرار على أساس فكرة الخطر المستحدث، فلا يعفى مالك السيارة حتى مع إثباته القوة القاهرة أو الحادث الفجائي وهذا المشروع كمشروع الجمعية التشريعية لم يشبه خطأ الغير بخطأ المضرور المعفي من المسؤولية، وليس فيه للمالك – في حالة الإدعاء عليه – من إعفاء نفسه من المسؤولية سوى إثبات خطأ الغير (دعوى ضد الغير) .

مشروع هيميار ريكوفيلي : إقترح هذا الأستاذ في 18 نوفبر 1927 قانونا ينظم المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تقوم على اساس قلب عبء الإثبات حيث تنص المادة الثانية منه على إفتراض مسؤولية مستعملي السيارات، وتنظم مادته الثالثة أسباب الإعفاء وتحصرها في ثلاثة : القوة القاهرة ، فعل الغير ، خطأ المضرور.

دعوة (إقتراح) الأستاذ بيكار : يرى هذا الأستاذ أنه يجب على المشرع الفرنسي أن يتدخل لحماية المضرورين من حوادث السيارات نظرا لحدة وتزايد الحوادث وطالب بضمان تعويض بعض الأضرار التي تحدثها السيارات، ويبرر ذلك بأن الهدف من الضمان هو ضمان قانوني أكثر منه مسؤولية بمعنى الكلمة، بحيث يرى أنه يجب تعويض الأضرار بغض النظر عن مسلك سائق السيارة. ويقرر أن هذه القضية قضية خطر إجتماعي ويكون التعويل في حلها على فكرة المسؤولية المدنية لافائدة منه، والمشروع وحده فقط هو الذي يعطي الحل المناسب، كما يذهب إلى أنه ليس من المعقول أن يطالب المضرور بإثبات الخطأ.

ومن ثم فهو (أي الأستاذ) يطالب بجعل السائق مسؤولا مسؤولية قانونية (بمقتضى القانون) عن طريق المسؤولية المفترضة وذلك في إطار التعويض عن الأضرار المادية فقط دون الأدبية، ولكنه يذهب أيضا إلى إقتراح وضع حد أقصى لمقدار التعويض، ولايمكن الوصول إلى هذا الحد إلا بثبوت الخطأ العمدي أو الخطأ الذي لايغتفر من السائق.

ويجب للإعفاء من المسؤولية المفترضة التي يقول بها الأستاذ بيكار إثبات واحد من المسائل الآتية :

- السبب الأجنبي الذي لاينسب .

- أو القوة القاهرة، أو الخطأ العمدي.
- أو الخطأ الذي لايغتفر من المضرور[1].

من أهم المشروعات المقدمة أيضا مشروع القانون الذي أعدته جمعية الدراسات التشريعية عام 1932، وهو يقوم على وضع حد أقصى لمبلغ التعويض ويحدد أسباب الإعفاء من المسؤولية بذكر خطأ المضرور غير المغتفر مع القوة القاهرة، ويغفل الحادث الفجائي، ويضيف إلى ذلك من أسباب الإعفاء، فعل الغير من غير إشتراط أي صفة معينة له[2].

أخلص فيما تقدم إلى أنه بالرجوع إلى مدونات القوانين المدنية نجد أن بعضها قد صدر في وقت لازالت فيه الثورة الصناعية في مراحلها الأولى، وأن الآليات والمركبات المستخدمة اليوم بشكل واسع في جميع مناحي الحياة لم تكن بهذا الإنتشار والطغيان، ولذلك فإن تلك القوانين وجدت نفسها قاصرة على إيجاد الأطر القانونية في نصوصها لتحكم المستجدات التي ترتبت عن إستخدام السيارات والآلات وما تخلفه من حوادث وأضرار مادية وبشرية كثيرا ما تكون مأساوية، ولذلك رأينا أن ماسبق سرده في هذا الفصل يثبت مدى التضارب والتنوع في تلك القوانين سواء من حيث الوحدة أو الإزدواج أو حتى القصور لمعالجة قضايا حوادث السيارات وصولا إلى تعويض ضحاياها .

المبحث الثاني
المراحل التي مرت بها المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في فرنسا ومن ثم في الجزائر

كانت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية، غير أنها لم تلبث أن تحولت إلى الخضوع إلى قواعد المسؤولية عن الأشياء غير الحية على أثر

(1) ـــ **رفاعي (محمد نصر)** : الضرر كأساس للمسؤولية المدنية في المجتمع المعاصر، رسالة دكتوراه، 1978، ص 622 وما بعدها .
(2) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 31 وما بعدها .

إكتشاف هذه الأخيرة من قبل القضاء الفرنسي بين بناء المسؤولية التقصيرية لقانون نابليون وذلك مع بداية القرن العشرين.

ومن هنا أعالج في هذا المبحث كيفية ظهور المسؤولية المدنية الناشئة عن الأشياء غير الحية أولا في مطلب أول ، ثم قانونا المراحل التي مرت بها المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في فرنسا في المطلب الثاني، وثالثا المراحل التي مرت بها المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر في المطلب الثالث، مع الإشارة إلى أن عرض هذا المبحث يقتصر على التطورات التي حصلت في فرنسا وفي الجزائر، وإلى غاية صدور القانون المدني الوطني سنة 1975.

المطلب الأول
كيفية ظهور المسؤولية المدنية الناشئة عن إستعمال الأشياء غير الحية

لم يعرف القانون الفرنسي نصا خاصا واضحا حول المسؤولية عن فعل الاشياء غير الحية مماثلا لنصي المادتين (1382، 1383) مدني فرنسي المتعلقتين بالمسؤولية عن الفعل الشخصي المبنية على أساس الخطأ الثابت في جانب المدعى عليه والذي يقع عبء إثباته على المضرور للحصول على تعويض ما أصابه من ضرر حسب ما كان يعمل به القضاء الفرنسي بالنسبة للحوادث الناشئة عن إستعمال الأشياء الجامدة، ولبيان كيفية ظهور المسؤولية المقصودة من هذا المطلب قسمت هذا الأخير (أي المطلب) إلى فروع ثلاثة أعرض في أولها لإجتهاد الفقه والقضاء، وفي ثانيها للإختلاف في التفسير، وأنتهي في الفرع الثالث عند قبول مبدأ المسؤولية عن الأشياء أو المسؤولية الموضوعية.

الفرع الأول
إجتهاد الفقه والقضاء

إزاء هذه الوضعية لعدم كفاية تلك القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية وعجزها عن حماية المضرورين من إستعمال الآلات الجامدة والذين غالبا ما يكونون في مركز ضعيف نظرا لفقر معلوماتهم عن هذه الأشياء وضعف إمكانياتهم ماديا ومعنويا، جد القضاء الفرنسي، بتشجيع ومعاونة من الفقه، في البحث عن وسيلة لحماية المضرورين هؤلاء. وبعد تردد وجد القضاء ضالته في نص الفقرة الأولى من المادة (1384) م. فرنسي. ولتوضيح هذا الموقف أعرض فيما يلي لبعض المحاولات:

أ ـــ تتمثل إحدى المحاولات في إقتراح من جانب جميعة الدراسات التشريعية الفرنسية يقضي بأن يطبق على حوادث السيارات نفس القواعد التي طبقت على حوادث العمل. ويقضي هذا الإقتراح بإلقاء تبعة الحادث الناجم عن السيارة على عاتق مالكها، ولا يعفيه من هذه التبعة إلا إثبات خطأ جسيم من المضرور.

إلا أن مصير هذا الإقتراح لاقى معارضة شديدة من جانب أصحاب السيارات، وظهر أن أي محاولة ترمي إلى التشدد في مسؤولية أصحاب السيارات قد تلقى نفس المصير[1].

ب ـــ التفسير الجديد لنص المادة (1/1384) م. فرنسي : تنص هذه الفقرة على أنه : " لايسأل المرء فقط عن الضرر الذي يقع بفعله الشخصي، وإنما أيضا عن الضرر الذي يقع بفعل الأشخاص الذين يسأل عنهم، أو بفعل الأشياء التي تحت حراسته".

وكان الفقه الفرنسي مستقرا على أن هذه الفقرة لا تدل إلا على التمهيد أو التقديم لما يجيء بعدها من أحكام في الفقرتين الواليتين لها - الثانية والثالثة - من المادة نفسها والتي تتعلق بالآباء والأمهات والمربين عن أفعال تابعيهم. وهذا ما أشارت إليه عبارة : "وإنما أيضا عن الضرر الذي يقع بفعل الأشخاص الذين يسأل عنهم" . وكذلك ما نصت عليه المادتان (1385)، (1386)، متعلقا بالمسؤولية عن أفعال الحيوان وتهدم البناء، وهذا ما أشارت إليه عبارة : "..... أو بفعل الأشياء التي تحت حراسته ".

(1) ـــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير ، دراسة قارنة بين النظامين المصري والفرنسي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة، يونيو، 1975، ص 5 .

مايؤكد هذا الإتجاه ما ذهب إليه الأستاذ مازو من أنه بالرجوع إلى المشروع التمهيدي للقانون المدني الفرنسي يلاحظ أن المادتين (1384)، (1385) كانتا تكونان مـــادة واحـــدة وأنهما لم تنفصلا إلا عند الصياغة النهائية بسبب طول النص دون قصد تغيير أحكامهما[1]. ومع ذلك فإن القضاء الفرنسي ونتيجة الحاجات الإجتماعية التي إقتضـــاها ظهـــور الآلـــه وإنتشارها بشكل واضح، وما سببته من حوادث، فشلت القواعد العامة في جـــبر الضـــرر الناشيء عنها، قد بدأ يفسر هذه الفقرة تفسيرا آخر فيما يتعلـــق بعبـــارة :"... أو بفعـــل الأشياء التي تحت حراسته".

الفرع الثاني
الإختلاف في التفسير

وهذا التفسير إدى إلى القول بأنها تتضمن في المسؤولية عن الأشياء غير الحية، تعفي المضرور من عبء إثبات خطأ المدعى عليه، وتجلى في حكم شهير لمحكمة النقض الفرنسية في دائرتها المدنية مؤرخ في 16 جوان 1869[2].

ولأهمية هذا الحكم أورد خلاصته وتنحصر في الوقائع الأتية :

"حدث إنفجار في سفينة بخارية تسمى – ماري – ويعود الإنفجار إلى تمزق في أحـــد أنابيب السفينة أدى إلى موت العامل الميكانيكي. تكشف للجنة الفنية التي فحصت أسباب الإنفجار بأنه يعود إلى عيب في لحام الأنبوبة الممزقة.

أقامت أرملة الميكانيكي دعوى أمام محكمة السين (أول درجـــة) ضـــد مالكـــــي السفينة مطالبة بالتعويض إستنادا إلى ما جاء في تقرير اللجنة الفنية. فرفضت الدعوى تأسيسا على عدم ثبوت أي خطأ في مواجهة مالكي السفينة وفقـــا للمـــادتين (1382)، (1383) م فرنسي.

إستأنفت الأرملة الحكم أمام محكمة باريس التي قامت بتعديل الحكم وأدانت المالكين بدفع التعويض إلى المدعية مستندة في ذلك إلى سببين :

(1) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 6 متنا وهامش 1 .

(2) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 6 وما بعدها .

الأول - وجود عقد يربط المالكين والميكانيكي بمقتضاه عهد المالكان بماكينة إلى الميكانيكي صالحة لتأدية مهمتها التي خصصت لها، ولم يثبت للمحكمة أن هناك خطأ إرتكبه العامل، وبالتالي فإن هذا يلقي على عائق المالكين إلتزاما بضمان سلامة العامل طالما لم يدرج أي شرط خاص في الإتفاق وذلك ما يفسره إتجاه هذا الحكم إلى الأخذ بنظرية الفقيه سوزي في فرنسا وسانكتليت في بلجيكا اللذين كانا ناديان بتطبيق هذه المسؤولية عن الأضرار التي تنشأ عن فعل الأشياء، وخاصة تلك الأضرار التي تنشأ عن النقل والعمل حيث يلزم بمقتضاها الناقل وصاحب العمل بأن يحافظ على سلامة العامل أثناء قيامه بعمله وأن يمنع عنه كل خطر أو ضرر وأن يرد العامل نفسه سليما كما تسلمه.

فإذا أصيب الراكب أثناء نقله والعامل أثناء عمله أعتبر النافل ورب العمل مقصرا في تنفيذ إلتزامه وتخلف عن ذلك مسؤوليته التعاقدية، ما لم يثبت أن الحادث يرجع إلى سبب أجنبي(1).

الثاني - المسؤولية التقصيرية المؤسسة على المادة (1386) م. فرنسي تطبق على القضية المطروحة عليها صراحة وقررت المحكمة أنه من العدل - مادام قد عهد للعامل بما كينة - فإن المالكين يكونان مسؤولين عن الضرر الناشيء عن العيب الموجود في تشييد الماكينة.

طعن في الحكم أمام محكمة النقض إستنادا إلى مخالفة المادتين : (1382)، (1383) م. فرنسي، فليس هناك أي خطأ وقع من المالكين.

فرفضت المحكمة الطعن المقدم إليها وأدانت المالكين بتعويض المدعية إستناد إلى المادة (1/1384) م. فرنسي معلنة - لعل ذلك لأول مرة تستخدم فيها المحكمة تلك المادة - أن الحكم المطعون فيه قد أثبت بما لا معقب عليه أن إنفجار ماكينة السفينة البخارية الذي تسبب في موت العامل يرجع إلى عيب في التشييد وأنه وفقا لما ورد في المادة (1/1384) من القانون المدني، فإن هذا الإثبات الذي يستبعد معه الحادث الفجائي أو القوة القاهرة ينشيء في مواجهة المضرور من الحادث مسؤولية مالكي السفينة دون أن يستطيع

(1) ـــ **رفاعي (محمد نصر)** : مرجع سابق ، ص 56 .

ـــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 6 ، 7 .

الأخيران أن يتخلصا من هذه المسؤولية بإثبات خطأ منشيء الماكينة أو الطابع الخفي للعيب المطعون فيه".

فثبت من هذا الحكم إعفاء المضرور من عبء إثبات خطأ المدعى عليه، كما أن المسؤولية أقيمت حتى مع إنعدام الخطأ لعدم تبين المالك العيب الخفي الذي يستبعد معه خطأه. بل أنه مسؤول حتى لو ثبت خطأ منشيء الماكينة أو عيبها ما لم يثبت السبب الأجنبي. فمسؤوليته إذن دون خطأ، وإن إستناد الحكم إلى العيب الخفي القصد منه فقط هو التدليل على إنتقاء الحادث الفجائي أو القوة القاهرة.

كذلك فإن محكمة أول درجة في أول تطبيق لها هذه المادة أرادت تقييد مجال تطبيقها بإشتراطها العيب الذاتي في الشيء أو وجود فعل للشيء مستقل ومتميز عن فعل الإنسان الذي يستخدمه(1).

الفرع الثالث
قبول مبدأ المسؤولية عن الأشياء
أو المسؤولية الموضوعية

وقد إعتبر هذا الحكم أيضا بأنه أول قبول من محكمة النقض الفرنسية لمبدأ المسؤولية عن فعل الأشياء(2).

فالمحكمة إذن أخذت بمعيار الضرر الناشيء عن فعل الشيء وبسببه فقط (علاقة السببية بين فعل الشيء والضرر) ورابطة الحراسة الثابتة للمالك. أي أخذت بالمسؤولية الموضوعية(3).

غير أن دائرة العرائض لمحكمة النقض الفرنسية أصدرت في مارس، الثلاثين منه 1897 حكما في قضية مشابهة لقضية السفينة البخارية تلك، رفضت فيه دعوى المضرور، حيث

(1) ــ **رفاعي (محمد نصر)** : مرجع سابق ، ص 56 وما بعدها .
(2) ــ **الدسوقي (إبراهيم)**: مرجع سابق ، ص 36 .
(3) ــ **رفاعي (محمد نصر)** : مرجع سابق ، ص 64 وما بعدها .

ثبت أن الغلاية (المرجل) التي تسببت في الحادث قد ركبت طبقا للقواعد الفنية وأنها كانت في حالة جيدة من حيث الصيانة، وصرحت المحكمة أن الحادث الذي يظل مجهولا أو الذي يصعب إثبات سببه يتعادل مع الحادث الفجائي الذي تنتفي معه قرينة الخطأ. مما يعني أن المحكمة قد سمحت للمدعى عليه إثبات عدم إرتكابه خطأ وأسندت أساس المادة (1/1384) م. فرنسي إلى فكرة قرينة الخطأ. أي أن القضاء منذ هذا الحكم إستمر في الأخذ بقرينة الخطأ، أي الخطأ المفترض لحين من الوقت، فكان يجوز للحارس أن ينفي عنه المسؤولية بإثبات عدم وقوع خطأ منه ما دام المضرور مُعفى من عبء إثبات خطأ الحارس، وهذا تماشيا من القضاء مع منطقه في نظريته التي تقيم المسؤولية على أساس قرينة الخطأ، ولأن القرائن القانونية هي قرائن بسيطة يمكن إثبات عكسها ما لم يحظر ذلك بنص خاص صريح، وأن قرينة خطأ الحارس ليست مستقلة بل ليست مستثناة فيجوز للحارس أن يثبت عدم خطئة ويهدم بالتالي تلك القرينة[1] وإلى 25 مارس 1908 حيث صدر عن دائرة العرائض بمحكمة النقض الفرنسية حكم قضى بأن القرينة التي تقررها المادة (1/1384) م. فرنسي لايمكن هدمها إلا بإثبات الحارس أن الحادث يعود إلى حادث فجائي أو قوة قاهرة أو خطأ المضرور، وأصبح من المستقر الثابت أنه لا يكفى لإعفاء حارس الشيء من المسؤولية أن يثبت أنه لم يرتكب خطأ أو أن يبقي سبب الحادث مجهولا، فلا يتخلص الحارس من المسؤولية التي تظل تلاحقه وتقع على عاتقة إلا إذا أثبت السبب الأجنبي الذي لاينسب إليه[2].

وتأكد هذا الإتجاه القضائي الفرنسي بحكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض في 13 فيفري 1930 مقررا : " إن قرينة المسؤولية [بدلا من قرينة الخطأ] الواردة في المادة (1/1384) م. فرنسي في مواجهة من كان تحت حراسته الشيء غير الحي الذي سبب ضررا للغير لايمكن أن تهدم إلا بإثبات الحادث الفجائي أو القوة القاهرة أو السبب الأجنبي الذي لا ينسب إلى الفاعل وأنه لا يكفي إثبات أنه لم يرتكب أي خطأ أو أن يظل سبب الحادث مجهولا " مما يعني أن المحكمة بهذا الحكم أوضحت أن المسؤولية لا ترتبط بالخطأ

(1) ــ راجع نص المادة 337 م. جزائري (القرينة القانونية) . المادة 2/1254 م ف .
(2) ــ عرائض : 1914/01/19، داللوز الدوري 1914 – 1 – 303 ، مشار إليه في هامش 1، في مؤلف **رفاعي (محمد نصر)** ، مرجع سابق، ص 75 .

وهي منفصلة عنه تماما لأن الخطأ المفترض يمكن إثبات عكسه وهي لاتسمح بنفي المسؤولية إلا إذا أثبت السبب الأجنبي[1].

هذا القضاء هو ماكر سته المادة (138) من القانون المدني الجزائري الحالي الصادر سنة 1975، بجانب القاعدة العامة للمسؤولية المدنية المبينة على الخطأ، المادة (124) مدني جزائري[2].

أما القضاء الفرنسي فقد ظل متمسكا بتطبيق تلك القاعدة ما يقرب من ثمانين عاما وأيد الفقه أحكامه (ديمولومب، لابيه) حيث صدر حكم شهير لمحكمة النقض الفرنسية تمسكت فيه بضروة الخطأ في قضية عرضت عليها سنة 1870 تتعلق بإنفجار آلة بخارية وإصابة إحدى العاملات، طبقت عليها أحكام المادتين (1382) ، (1383) مدني فرنسي، وأوردت المحكمة في هذه القضية المباديء الآتية :

- إن وجود خطأ يمكن إسناده قانونا إلى الفاعل يشكل أحد الشروط الرئيسية لدعوى المسؤولية التي تستند إلى المادة (1383) م. فرنسي .

- إن عبء إثبات هذا الخطأ يقع على عائق المدعي، غير أنه يمكن للمدعي عليه أن يدفع هذه المسؤولية إذا أمكن مثلا أن يثبت أن الحادث كان نتيجة حادث مفاجئ أو قوة قاهرة أنه يلزم على المدعي أن يثبت فضلا عن وقوع الحادث خطأ مالك الماكينة أو أحد أتباعه.

ورفضت المحكمة طعنا كان قد قدم لها أسندت فيه الطاعنة إلى أن مالك الآلة البخارية يجب أن يفترض الخطأ في جانبه بمجرد حدوث الفعل الضار فقط باعتبار أن تشغيل الماكينة هو السبب في إحداث الضرر.

ثم أن هذا القضاء قد أخذ يتوسع في فكرة الخطأ منذ 1877 كوسيلة لتسهيل عبء الإثبات على المضرور بحيث توسع في فرض الواجبات والإلتزامات على عاتق رجال الأعمال وأصحاب الآلات الميكانيكية واعتبرهم ملزمين بالسهر على سلامة العمال واتخاذ جميع

(1) ــ **رفاعي (محمد نصر)** : مرجع سابق ، ص 74 . والنقد الموجه لقرينة المسؤولية .
(2) ــ **حمزة (محمود جلال)** : مرجع سابق ، ص 75 .

الإحتياطات اللازمة لتجنب الحوادث (إحتياطات غير عادية واستثنائية) إلى جانب إستعانة القضاء في تسهيله على المضرور عبء إثبات الخطأ في جانب المدعى عليه التجأ إلى ما يسمى بقرائن الأحوال (نظرية الأفعال الخاطئة) بحيث إعتبر أن وقوع بعض الحوادث يدل بذاته على حصوله بخطأ المتسبب فيه، ويظهر ذلك في حوادث النقل وخروج القطار عن الخط الحديدي أو تصادم القطارات وانفجار الغلايات، بحيث أنه يكون إثبات المضرور لوقوع الحادث هو بمثابة إثباته لخطأ المدعى عليه (قرينة الشئ يتحدث عن نفسه في القانون الأنجليزي).

وكان القضاء في ذلك كله يفسر إتجاهه إلى الأخذ بفكرة الخطأ الوضوعي، أي الخطأ الذي يستخلص من وقوع الحادث دون البحث فيما إذا كان قد صدر عن فاعل الضرر خطأ حقيقي أو لم يصدر، وما يستشف منه كذلك إتجاه القضاء إلى إحلال فكرة المخاطر محل فكرة الخطأ[1].

المطلب الثاني
المراحل التي مر بها النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في فرنسا

رأينا في المبحث الأول المتقدم مدى إختلاف أنظمة الدول على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وكيف أن المشاريع القترحة للتطبيق عليها في فرنسا لم يكتب لها النجاح، ثم رأينا في المطلب الأول من هذا المبحث الثاني كيفية ظهور المسؤولية المدنية الناشئة عن إستعمال الأشياء غير الحية. أما في هذا المطلب فنعالج كيف أن النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات يتميز بالتطور العميق لصالح المضرورين من تلك الحوادث، ذلك عندما توصل القضاء الفرنسي لنظام خاص بهذه المسؤولية بعد مروره بثلاث مراحل متميزة أعرضها على التوالي كما يأتي :

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 45 .

الفرع الأول
تطبيق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية
عى حوادث السيارات

لما كانت المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وبصفة عامة المسؤولية عن الأشياء لم يرد بشأنها نص خاص صريح، فقد إضطر القضاء الفرنسي عند بداية ظهور دعاوى المسؤولية الرامية للتعويض عن الأضرار التي يتسبب فيها إستعمال السيارات في نهاية القرن التاسع عشر، كان لزاما على القضاء أن يطبق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية على تلك الدعاوى، نص المادتين : (1382)، (1383) مدني، وبموجبهما يقع على المضرورعبء إثبات خطأ المدعى عليه حتى يتمكن من الحصول على تعويض ما أصابه من ضرر، وهكذا ففي حكم لمحكمة Rouen بتاريخ 02 افريل 1898 إشترطت المحكمة على المضرور ضرورة إثباته للخطأ في جانب سائق السيارة لكي يمكن تقرير مسؤوليته. وهكذا كان إتجاه معظم المحاكم الفرنسية[1] مؤيدا من محكمة النقض الفرنسية بحكم مؤرخ في 22 مارس 1911، كما كان غالبية الفقه على إتفاق بأن هذا القضاء هو وحده الذي يتفق مع القانون المدني الفرنسي .

ولم يُجْدِ ذلك المضرور الذي يواجه صعوبات في إثباته لخطأ سائق السيارة، وكان أن تساهلت تلك المحاكم في إقتناعها بوجود هذا الخطأ وقبول الدليل المقدم من المصاب معاونة له في تسهيل العبء الذي يقع عليه، وسيلتها في ذلك هي اللجوء إلى القرائن القضائية إذا ما أثبت هذا المضرور بعض الوقائع أو الظروف لإمكان قبول تلك القرائن، وهو أيضا أمر ليس بالسهل دائما.

لذلك ظهرت بعض الأحكام – مدفوعة بالإحتياجات العملية – رأت أن السيارة هي في الأصل شئ غير حي وظهرت محاولات مبتكرة لتطبيق المادة (1/1384) من القانون المدني

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 46 .

باعتبارها، حسب تفسير القضاء، تقرر مسؤولية عن الأشياء مستقلة تماما عن المسؤولية عن الفعل الشخصي. وبتطبيقها على الحوادث الناجمة عن إستعمال السيارات، كان مقتضى ذلك إعفاء المضرور من إثبات خطأ السائق(1)، فما مدى هذا التطبيق؟ أو نطاقه ؟.

إن نطاق تطبيق المادة (1/1384) مدني فرنسي يتحدد من حيث الأحكام التي إبتكرها القضاء لهذا النص عن طريق تفسيره، ذلك أن بداية تطبيقه كانت مضيقة بحيث يطبق على المنقول دون العقار. بل أنه، حتى بالنسبة للمنقول فيشترط في تطبيقه أن يكون الضرر ناشئا عن عيب في الشئ المنقول(2).

ثم ما لبث هذا الشرط أن تخلت عنه المحاكم . كما أنه كان مقصور التطبيق على الاشياء الخطرة وحدها أو تلك الأشياء التي تحتاج حراستها إلى عناية خاصة، ثم هجرت هذه التفرقة كما هجرت بالنسبة للعقار لعدم تبريرها، وعليه قضى بتطبيق المادة (1/1384) م. على العقارات أيا كانت دون إستثناء ماعدا حالة المادة (1386) (الخاصة بتهدم البناء.

كذلك ميز القضاء في البداية بين ما إذا كان الشئ مسيرا بواسطة الإنسان وقت وقوع الضرر أو أنه كان بعيدا عن حارسه ويطبق عليه في هذه الحالة الأخيرة وحدها(3).

أدى هذا الموقف القضائي وعلى رأسه محكمة النقض ببعض الفقهاء – توسلا لوسيلة لحماية المضرورين من حوادث السيارات – إلى إقتراح إعتناق فكرة المخاطر كأساس للمسؤولية عن هذه الحوادث وطرحت عدة مفاهيم في هذا الخصوص من ذلك إقتراح إضافة

---

(1) ــ أنظر الأحكام المشار إليها في **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق، ص 7 .

(2) ــ أنظر حكم محكمة أورليان 1909/02/25 الرافض تطبيق المادة 1/1384 على حوادث السيارات ، في :
الدسوقي (إبراهيم) : مرجع سابق ، ص 46 .

(3) ــ راجع حكم محكمة أورليان (Orléans) الصادر بتاريخ 1909/02/25 ، وجاء فيه : " ... إن الحادث لم يكن راجعا إلى الآلة الساكنة، فلم يكن راجعا إلى السيارة المتروكة في ذاتها، وإنما إلى عدم يقظة أو إهمال ذلك الذي جعلها متحركة ...فالسيارة لاتشبه بعربة الدواب أو " الغلاية" الميكانيكية التي إذا ما سيرت أو أديرت تعمل تقريبا تحت تدخل الإنسان ... فالسيارة تكون تحت الإشراف المستمر من قائدها الذي تقوم فطنته وإرادته بدور رئيسي في تسييرها ". ونفس الحكم تقريبا قرراته محاكم الإستئناف مؤيدة من محكمة النقض المؤرخ في 22 مارس 1911. راجع :
- **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 47 .

فقرة إلى المادة (1386) مدني، لتقرير مسؤولية بقوة القانون، وكـــذلك مشـــروع جمعيـــة الدراسات التشريعية، وهو مشروع بقانون يهدف إلى مساءلة السائق في جميع الحالات دون حاجة إلى إثبات الخطأ (وقد سبقت الإشارة إلى هذا الإقتراح) . أي أن هذا الـــرأي مـــن الفقهاء يرى ضرورة إحلال المسؤولية الناشئة عن المخاطر المستحدثة أو مخاطر الملكية محـــل المسؤولية عن الخطأ التقليدي باعتبارها الوسيلة المثلى والوحيدة لضمان العدالة في حـــوادث السيارات. وإزاء إستمرار المشرع الفرنسي في سكوته وعدم مبادرته بقانون ينظم مســـؤولية مستعملي السيارات عن الأضرار التي يسببونها للغير من قبل بعض الفقهاء بإعـــداد قـــانون خاص بالمرور والسير تضبط فيه القواعد الواجبة الإتباع في هذا الميدان وتكون مخالفتها دلالة على خطأ المخالف يستوجب مسؤوليته.

للإشارة فإن أصحاب هذا الرأي يقصدون ضمان ميدان المادة (1382) مدني، وهو مع ذلك غير كاف لحماية حقوق المضرورين، لأنه توجد هناك حالات لايكون فيهـــا إثبـــات التقصير بالتحديد الكافي حتى يمكن تطبيق المادة (1382) مـــدني، ولأن معظـــم حـــوادث السيارات لاتعود إلى فكرة الخطأ[1].

كل هذه الحالات الفقهية توضح جليا عجز القواعد العامة في المسؤولية المدنية لحماية المضرورين من حوادث السيارات، ويثور التساؤل بالتالي عن الحل، وهو ما نراه تقريبـــا في المرحلة الثانية التالية :

الفرع الثاني
حسم الخلاف حول قانون المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بحكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 13 فيفري 1930[2].

تتلخص وقائع الحكم المذكور في أن سيارة نقل تابعة لإحدى الشركات أثناء ســـيرها صدمت طفلة فاصابتها بجراح، ورفع والدها دعوى ضد حارس السيارة للمطالبة بالتعويض

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 38 وما بعدها.
(2) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق، ص 9 . وكذلك : **الدسوقي** : مرجع سابق ، ص 49 .

على أساس القرينة المنصوص عليها بمقتضى المادة (1/1384) مدني، ولكن محكمة الإستئناف (ليون في 07 يوليو 1927) قضت بعدم إمكان تطبيق هذا النص وأن النص الواجب التطبيق هو نص المادة (1382) مدني، الذي يلزم المضرور بإثبات وقـوع الخطأ من جانب المـدعى عليه حتى يستطيع الحصول على التعويض واعتمدت في حكمهـا هذا على :

أن هذا النص (1/1384) مدني، لاينطبق إلا في حالة وجود عيب متصـل بالسـيارة مادامت مسيرة بواسطة قائدها. عرض هذا الحكم على محكمة النقض بـدوائرها المجتمعـة فألغته، وقضت بالمبادئ التالية :

1- إن المشرع حينما نص على قرينة المسؤولية الواردة في المادة (1/1384) مدني لم يفرق في الحكم بين ما إذا كان الشيئ الذي وقع منه الضرر محركا بيد الإنسان أولا.

2- إنه ليس من الضروري – لتطبيق هذه القرينة – أن يكون بالشيئ عيب مـلازم أدى إلى وقوع الضرر.

3- إن المادة (1/1384) تتعلق بحراسة الشيئ وليس بالشيئ ذاته.

وانتهى الخلاف الذي كان سائدا بشأن التفرقة بين فعل الشيئ وفعل الشخـص – فعل السيارة وفعل قائد السيارة – حول مدى تطبيق قرينـة الخطـأ الـواردة في المـادة (1/1384) مدني، وأصبحت السيارات شأنها شأن غيرها من الأشياء الأخرى غير الحية. فإذا ما وقع حادث ما فإن المضرور يستفيد بقرينة الخطأ، ولايمكن للمدعى عليه أن يتخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الحادث قد نتج عن سبب خارجي لايد له فيه (القوة القاهـرة – أو الحادث الفجائي – أو فعل الغير) ولا يعفيه من المسؤولية مجرد إثباته عدم إرتكابـه أي خطأ[1].

فقبل هذا الحكم سادت التفرقة – كما سبق القول – بين فعل السيارة وفعل السائـق (الأحكام الصادرة في الفترة ما بين 1906 – 1914)[2]. وقد أيدت دائرة العرائض لمحكمة النقض الفرنسية عدم تطبيق المادة (1/1384) مدني، على حوادث السيارات التي تقع أثنـاء

(1) ـــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق، ص 9 ، 10.
(2) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 49 ، 50 .

قيادها ، وذلك في حكمها الصادر في 22 مارس 1911 السابق الإشارة إليه . حيث وفقا له، فإن غالبية حوادث السيارات كانت تخضع للمادة (1382) مدني، وليس للمـــادة (1/1384) مدني، لأن معظم هذه الحوادث تحدث والسيارة مقادة (مسيرة بفعل الشخص) وهو مـــا أثار الإنتقاد والمعارضة، فالحاجة إلى حماية المضرورين التي تقررها المـــادة (1/1384) تبـــدوا بالدرجة الأولى عند إستعمال السيارة وقيادها، وهنا فقط تظهر خطورها وتزداد حوادثهـــا وتتفاقم أضرارها.

لكل تلك الإعتبارات إذن وغيرها إتجه القضاء إلى تعميم تطبيق المادة (1/1384) على حوادث السيارات بغير تمييز بين كونها مقادة أو غير مقادة. كانت بداية هذا التطبيق العام في حكم بيسبيه الصادر من محكمة النقض الفرنسية في 29 يوليو 1924 :

تتلخص وقائع هذا الحكم في وقوع حادث سيارة نتج عنه إصابة شديدة لسيدة تدعى "بيسبيه "، وقد برأ السائق من الخطأ ، قرر الحكم الصادر من محكمة بـــاريس، أن الحكـــم لايمكن أن يكون راجعا إلى سوء حالة السيارة وبالتالي فلا يوجد خطأ على كاهل مالـــك السيارة ، الأمر الذي يهدم قرينة الخطأ التي تقع عليه (حسب التفسير الذي كـــان ســـائدا للمادة (1/1384) مدني، وقت صدور الحكم) . وقد رفضت محكمة باريس دعوى مـــادام بيسبيه بحجة أنها لم تثبت أن الحادث يرجع إلى سوء حالة السيارة، ولكن محكمـــة الـــنقض نقضت هذا الحكم لمخالفته للمادة (1/1384) مدني.

فاعتبر معظم الشراح أن حكم محكمة النقض هذا بمثابة تخل منها عن قضائها المعروف بالتفرقة بين فعل الشخص وفعل الشئ، بل إن بعضهم ساوره الشك في صحته (أي صحة الحكم) مقررين أن الحكم المذكور لم يواجه تطبيق المادة (1/1384) مدني علـــى حـــوادث السيارات وبالتالي لايعني تغييرا في القضاء السابق[1].

وانقسم القضاء أيضا بحيث صدرت بعض الأحكام تأخذ بتطبيـــق المـــادة (1/1384) مدني، على حوادث السيارات بلا تفرقة، وبعض آخر إستمر في التفرقة التقليدية، و لم يـــدم هذا طويلا، إذ لم يلبث أن صدر حكم شهير من محكمة النقض الفرنسية في 21 فبراير 1927

---

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 51 . هامش رقم 81.

عرف بحكم جاندير، وقد حسم المسألة صراحة بطريقة قاطعة، وقبل تطبيق المادة (1/1384) مدني، على حادث سيارة صدمت فيه أحد المارة أثناء قيادتها، ناقضا بذلك الحكم الصادر من محكمة بزانسون (Besançon) في 29 ديسمبر 1925. وجاء في حيثيات حكم النقض :

" حيث أن الحكم قد رفض تطبيق المادة (1/1384) مدني، بحجة أن السيارة كانت وقت الحادث بقيادة سائقها وأنه بالتالي يلزم لحصول المضرور على تعويض الضرر الذي أصابه إثبات خطأ السائق وفقا للمادة (1382) مدني، ولكن حيث أن القانون، في تطبيق القرينة التي تمليها المادة (1/1384) مدني، لم يميز بين ما إذا كان الشئ مقادا بمعرفة الشخص من عدمه، وأنه يكفي أن يكون المقصود شئ يخضع لضرورة الحراسة بسبب الأخطار التي يحدثها للغير... وجب نقض الحكم "[1].

وهكذا إذن، وبعد أن رفضت محكمة النقض التفرقة بين فعل الشئ وفعل الإنسان أوجدت بدلا منها تفرقة أخرى، بين الأشياء التي تستلزم حراستها حراسة خاصة بسبب خطورتها وبين الأشياء غير الخطرة[2].

وقد صدر حكم الدائرة المدنية سالف الذكر (المؤرخ في 21 فيفري 1927 بالنقض والإحالة إلى محكمة إستئناف ليون وتمسكت هذه الأخيرة بوجهة نظر حكم إستئناف محكمة بيزانسون المنقوض وقررت في 07 جويلية 1927 رفض دعوى المضرور لعدم إثباته خطأ المدعى عليه وفقا للمادة (1382) مدني، ولعدم إنطباق المادة (1/1384) مدني، على واقعة الدعوى. فطعن في حكمها بالنقض وتعين عرض الطعن على الدوائر المجتمعة بتاريخ 13 فبراير 1930 بنقض الحكم المطعون فيه كما سبق أن نقضت الدائرة المدنية حكم إستئناف محكمة بيزانسون سالف الذكر. وتصدت للموضوع وقررت رفض التفرقة بين فعل الإنسان وفعل الشئ ووجوب تطبيق المادة (1/1384) مدني، في جميع حالات الأضرار الناشئة عن

(1) ــ **مرقس (سليمان)** : الوافي ، مرجع سابق ، ص 1014 وما بعدها . حيث يقول في الهامش 21 من ص 1014 أن الفقيه ريبير قد أيد هذا الحكم ومعه جوسران في التعليق على حكم مماثل لنفس المحكمة (عرائض 06 مارس 1928).

(2) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 51 وما بعدها .

الأشياء و لم تقف عند هذا الحد بل عرضت أيضا للتفرقة التي كان حكم الـدائرة المدنيـة الصادر في القضية ذاتها (قضية جانديير) بتاريخ : 21 فيفري 1927 بأن نبـذت كـذلك التفرقة بين الشيء الخطر وغير الخطر وقررت : " لايلزم في تطبيق المادة (1/1384) مدني، أن يوجد بالشيء الذي حدث منه الضرر عيب أو وصف ملازم لطبيعته ومن شـأنه إحـداث الضرر لأن المادة المذكورة تربط المسؤولية بحراسة الشيء لا بالشيء ذاته ".

والملاحظ على هذا الحكم أنه إستبدل بعبارة إفتراض خطأ حارس الشيء عبارة إفتراض المسؤولية(1).

هكذا إذن تقرر نهائيا مبدأ خضوع المسؤولية المدنية عن حوادث السيـارات دون تفرقة أيا كانت للمادة (1/1384) مدني، واستقرت الأحكام على ذلك(2). وتأتي المرحلـة الثالثة .

الفرع الثالث
السبب الأجنبي هو المعفي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

إن تطور هذه المسؤولية في هذه المرحلة يمتاز بعدم كفاية إثبات إنعدام الخطأ، ويمتـاز باشتراط وجوب إثبات محدد للسبب الأجنبي لكي يعفى حارس السيارة من المسؤولية، وهذا باتجاه القضاء نحو صالح المضرور وحمايته الذي لم يعد يهتم بمرحلة قيام المسـؤولية – فقـد وصل ذروته في المرحلة السابقة – وإنما أصبح إتجاهه ينصب على طريقة الإعفاء من تلـك المسؤولية.

فقد كان مع بداية تطبيق المادة (1/1384) مدني، يقبل من الحارس إثبـات عـدم إرتكابه أي خطأ لكي يعفى من المسؤولية المنصوص عليها في تلك المادة الـتي كانـت تقوم بدور يتضمن مجرد نقل عبء الإثبات إلى الحارس بإثبات إنعدام إرتكابه خطأ بدلا من

(1) ــ **مرقس (سليمان):** الوافي ، مرجع سابق ، ص 1015 وما بعدها .
(2) ــ **الدسوقي (إبراهيم) :** مرجع سابق ، ص 52 وما بعدها .

تكفل المضرور بذلك العبء في مرحلة قيام المسؤولية بتطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية.

فكان القضاء الفرنسي يرى في تلك المادة (1/1384) مجرد قرينة بسيطة قابلة للهدم بإثبات العكس، أي بإثبات عدم إرتكاب الحارس للخطأ، ولئن كان السماح لحارس السيارة بإمكانية تخلصه من المسؤولية بإثباته عدم خطئه يترك المضرور يتكبد عبء الضرر الناجم عن الحادث، وذلك لأن كثيرا من الحالات لاترجع فيها حوادث السيارات وما يلحق المصاب من أضرار لخطأ يمكن نسبته للحارس، فإن القضاء قد شدد وسيلة الإعفاء بتشديد مضمون المادة (1/1384) مدني، عند تقريره – إبتداء من 1908 في أحكامه – أن إثبات الحارس مجرد عدم إرتكابه خطأ لايعفيه من المسؤولية واشترط عليه ضرورة الإثبات المحدد للسبب الأجنبي الذي لاينسب إليه من قوة قاهرة أو حادث فجائي أو فعل الغير أو خطأ المضرور(1).

المطلب الثالث

المراحل التي مر بها نظام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر

حين صدر القانون المدني الجزائري في 26 سبتمر 1975 أخذ – بصدد المسؤولية المدنية عن الشئ غير الحي – بآخر تطور وصل إليه الفقه والقضاء في فرنسا، كما أخذ بما بلغته التشريعات الحديثة والإتفاقيات الدولية.

من ثم، ومن أجل معرفة المراحل التي مر بها نظام المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات منذ بدء إستعمالها في الجزائر – وإلى غاية تطبيق الأمر رقم 74- 15 – يكفي الرجوع إلى ما سبق إستعراضه من مراحل تطور تلك المسؤولية في فرنسا، في المبحث الأول السابق، وللتذكير فقط يمكن القول في هذا المقام بأن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات (الأشياء) هي من بين مختلف أنواع المسؤولية التي حظيت بالقسط الوافر من إهتمام الفقه

(1) – **سوار (وحيد الدين)** : مرجع سابق ، ص 186 .

والقضاء، بل لعله من غير المبالغ فيه القول بأن هذه المسؤولية فعلا من صنع الفقه والقضاء[1].

ولعل هذا الخلق والإهتمام الفقهي والقضائي بهذه المسؤولية في فرنسا خصوصا يعود إلى عدم وجود نص خاص في القانون المدني الفرنسي ينظم هذه المسؤولية على غرار ما هو منصوص عليه في القوانين المقارنة، وعلى غرار ما خصها به المشرع الجزائري الحديث، المادة (138) مدني.

ذلك أنه عند بداية النهضة الصناعية، وانتشار الآلات الميكانيكية والكهربائية وتكاثرت وتنوعت وسائل النقل وكثرت الحوادث التي تصيب العمال على تلك الأدوات وإدارتها تلمس الفقه والقضاء – كما سبقت الإشارة – أحكام المسؤولية المدنية طبقا لتنظيم القانون المدني لها فلم يجدوها كافية لتوفير الحماية المرجوة لهذه الطبقة المستضعفة من العمال، ومن ثم لجأوا إلى نظرية تحمل التبعة وتوسع القضاء الفرنسي في تفسير النصوص وحملها مالم تحتمل، وانتهى الأمر في القرن الماضي إلى إكتشاف أن المادة (1/1384) مدني تنص على مسؤولية عن الأشياء غير الحية مستقلة عن المسؤوليات الأخرى، وكانت في البداية تعتبر قائمة على خطأ ثابت ثم تطورت إلى قيامها على خطأ مفترض قابل لإثبات العكس، ثم خطأ مفترض إفتراضا لايقبل إثبات العكس، ومن ذلك أيضا إلى مسؤولية مفترضة ثم إلى مسؤولية بحكم القانون، وانتهى الأمر بها إلى تأسيسها على نظرية تحمل التبعة[2].

والواقع أن القانون المدني الجزائري هو مثل القانون المدني الفرنسي المقتبس منه بعد الإستقلال، بل هو القانون الفرنسي في عهد الإحتلال. وقد أنهى العمل بهذا الأخير إبتداء من 05 جويلية 1975 بعد أن كان قد مدد العمل به منذ الإستقلال[3].

---

(1) ــ **حمزة (محمود جلال)** : المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري ، طبع ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 3 ، 4 من المقدمة. علي علي سليمان .

(2) ــ **حمزة (محمود جلال)** : مرجع سابق ، ص 3 ، 4 .

(3) ــ أنظر المرسوم التشريعي (الأمر) رقم 157 بتاريخ 1962/12/31 ، بحث لبشير العتروس في المجلة الجزائرية، هامش 3، ص 774 ، مجلد XIII، عدد 4، ديسمبر 1976.

ولمعرفة المراحل التي مرت بها المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائـــر إلى غاية التطبيق الفعلي للأمر رقم : 74 – 15 سنة 1980 أخصص لـــذلك الفـــرعين التـــاليين الفقرات الآتية :

الفرع الأول
المرحلة الإستعمارية

إذا وضعنا في الحسبان أولا أن العمل بنظام صندوق ضمان السيارات المنشأ في فرنسا بموجب قانون المالية في 31 ديسمبر 1951 ، لم يعمل به إلا بعد 30 أفريل 1954[1]. طبقـــا للمرسوم المؤرخ في 15 أفريل 1954، بالإضافة إلى أن قانون 27 فيفري 1958 المتعلق بالتأمين الإلزامي على السيارات، ثانيا، الذي كان مطبقا أيضا في الجزائر وأبطل العمل به بمقتضـــى الأمر 73 – 29 المؤرخ في 05 جويلية 1973، وثالثا أيضا تطبيق قواعد المســـؤولية المدنيـــة المنصوص عليها في قانون نابليون لعام 1804 (القانون المدني الفرنســـي)، وإذا وضـــعنا في الحسبان رابعا قانون 13 جويلية 1930 المتعلق بالتأمينات والذي أعيد تنظيمه في فرنســـا[2] كما أنه إذا علمنا بأنه في سنة 1927 أدخل المستعمر الفرنسي إلى الجزائر ما يعادل 01 سيارة من منتجاته من السيارات لكل 30 أوربيا مقيما في الجزائر[3]. إذا علمنا كل ذلك كما سبق نجد مدى ما كان يلزم ذلك في الجزائر من أنظمة وقوانين لحكم المسؤولية المدنيـــة عمومـــا والمسؤولية عن حوادث السيارات خصوصا.

مع العلم كذلك أن المرسوم المؤرخ في 06 مارس 1947 (الجريدة الرسميـــة عـــدد 57 بتاريخ 07 مارس 1947) المتعلق بلائحة الإدارة العامة من أجل مراقبة شركات التـــأمين في الجزائر[4]، وبالنسبة للتطبيق[5]، وكذلك عدم إقبال الأقلية من المسلمين المالكين للسيارات

---

(1) - **ALI HASSID ,** Introduction à L'étude des Assurances Economique , ENAL. ALGER, 1984 , Marge , 1974 , P 58..

(2) - **BOUALEM TAFIANI ,** Les Assurance en Algérie , O.P.U , et ENAP, 1987 , P 71 .
وانظر أيضا : الصفحات 71 ، 72 ، 73 متنا وهامشا .

(3) - **BOUALEM TAFIANI ,** OP CIT , P 20 et S .

(4) - I BID , P 25 à 32. .

(5) - I BID .

في الجزائر على التأمين رغم أنه كان هناك 67 شركة تأمين تمارس التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات[1] بجانب فروع التأمين الأخرى.

الفرع الثاني
مرحلة الإستقلال : 1962- 1980
وبعض التطبيقات القضائية

نالت الجزائر إستقلالها عن المستعمر الفرنسي في 05 جويلية 1962، وجاء المرسوم التشريعي أثره رقم 157 الصادر في 21 ديسمبر 1962 يقضي باستمرار سريان أحكام القوانين النافذة قبل الإستقلال إلى حين صدور التشريعات الجزائرية الجديدة، بحيث أن القانون المدني الفرنسي يعد القانون المدني الرسمي للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية[2].

المجلس الأعلى : قرار الغرفة المدنية في 05 فيفري 1969 – المسؤولية المدنية – حادث مرور – المادة (1384) من القانون المدني – خطأ الضحية الجزئي – شروط إسقاط شبه تقصير الحارس .

" لإعفاء حارس الشئ إعفاء كليا من المسؤولية المفروضة عليه بمقتضى المادة (1384) من القانون المدني يلزم أن يكون خطأ الضحية السبب الوحيد للضرر وذا طابع القوة القاهرة، وفي الأحوال الأخرى يبقى الحارس مسؤولا بنسبة مساهمة الشئ في تحقيق الضرر" ونظرا لما يفيد به هذا القرار من إعطاء صورة حية عن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر خلال الإحتلال وحتى بعد الإستقلال رأيت من الضروري أن أعرض وقائع هذا القرار منذ قيام الحادث (حادثة المرور) في الفاتح من شهر أفريل 1962، بين : فريق (أ) ضد السيدة (س) وغيرها :

---

(1) - I BID .

(2) ــ **سوار (وحيد الدين)** : القانون المدني الجزائري، ج1، التصرف القانوني، جامعة الدول العربية ، طبع دار الشعب، القاهرة ، ص 10 .

إن المجلس الأعلى :

حيث أن " أ. أحمد " و " أ. عبدالله " طعنا بطريق النقض في حكم موافق صـــادر في 07 ديسمبر سنة 1966 من مجلس قضاء الاصنام، عليهما متضامنين بأداء مبالغ مختلفة أرشـــا لورثة (ك. س) ضحية حادث مرور المميتة، وقعت في فاتح أفريل سنة 1962.

حيث أن الطعن يستظهر بثلاثة أوجه ؛

فعن الوجه الأول :

حيث أنه ينعي على الحكم المطعون فيه مخالفته الشكليات الجوهرية للإجراءات، إذ لم يذكر من جهة أسماء القاصرين النائبة عنهم أرملة (ك) بحيث لم يظهر إلا من قرينة أنهم أولاد الضحية، و لم يبين من جهة أخرى عنوان الأرملة والقاصرين النائبة عنهم، وأخيرا إذا صـــدر لصالح السيدة تاطم بدرة ، والحال أن السيدة يَفَّمْ بدرة " Yeffem Badra " هي التي رافعت بصفتها أمام الضحية.

ولكن من جهة حيث أنه ثبت من مقارنة بيانات حكم القيـــام الأول وبيانـــــــات الحكم المطعون فيه أن السيدة (س) : قامت باسمها وبصفتها الشـــرعية علـــى أولادهـــا القاصرين : مومن، وحليمة، وعبدالقادر الناتجين من هيئة إجتماعهـــا بـــالمرحوم (ك. س) وبذلك لم يبق أدنى إلتباس فيما يخص شخصية أو بنوة القاصرين النائبة عنهم السيـــــــــدة أيم ك ... " Veuve ".

وحيث من جهة أخرى ، أن الحكم المطعون فيه الصـــادر حضـــوريا ذكـــر أن أيم، والقاصرين النائبة عنهم يسكنون بالمحل المعروف بتندرارة، وعليه فإن وجه الطعن بنســـيان العنوان منعدم في الواقع؛ وأخيرا ، فإن التغيير الوارد في إسم أم الضحية يرجع من دون شك إلى غلط كتابة في النسخة المقدمة وليس من شأنه الإضرار بمصالح الطاعنين أو إدخال الشك في شخصية الطرف، وعليه فإن هذا الوجه، في فروعه الثلاثة غير مؤسس.

وعن الوجه الثاني :

حيث أنه ينعى أيضا على الحكم المطعون فيه أنه إنعداما للأسباب وفقـــدا للأســـاس الشرعي قضى على (ب. عبدالله) متضامنا مع إبنه (أحمد). ولكن حيث أن (أ. عبدالله)

الذي قدم مذكرته أمام قضاء الموضوع لم يعرض عليهم هذا الوجه وهو إذ ليس من النظام العام غير ممكن الإستظهار به لأول مرة في دعوى الطعن، وأن هذا الوجه غير مقبول حينئذ.

وعن الوجه الثالث :

حيث أنه يؤخذ أخيرا على الحكم المطعون فيه، كونه خرقا للمادة (1384) مدني، أعتبر فريق (أ) مسؤولين مع إثبات جزء من الخطأ على الضحية، والحال أن خطأ الضحية مهما قل يرفع شبه الخطأ المقرر بالنص المستظهر به ضد حارس الشئ ، ولكن حيث أنه، خلافا لما إدعى في الوجه ، يجب لإعفاء الحارس كليا من المسؤولية التي تتبعه طبقا للمادة 1384 أن يكون خطأ الضحية السبب الوحيد للضرر وأن يكتسي طابع القوة القاهرة، ويبقى الحارس في الأحوال الأخرى، مسؤولا بنسبة مساهمة الشئ في تحقيق الضرر؛ ومن ثم صار هذا الوجه غير مبرر ؛

فلهذه الأسباب :

- رفض الطعن ؛
- وحكم على الطاعنين بغرامة قدرها 500 د ؛
- وعليهم المصاريف التي عجلوها.

السادة : إبن باحمد رئيسا، بدر مستشارا مقررا، ر. نيسكي مدعيا عام[1] .

وفي حكم آخر لنفس الغرفة بالمجلس الأعلى منشور في المجموعة المذكورة في الهامش أسفله صادر في 26 مارس 1969 جاء فيه بشأن حادثة مرور مميتة وقعت في 20 أوت 1962 قضت فيه محكمة الجنح بقسنطينة في 27 أكتوبر 1964، حيثية تحمل شركة التأمين " الفتيكس أوكسيدان " بالتعويض المدان به المؤمن له لديها تطبيقا للمواد : 12، 13، 14. من القانون المؤرخ في 13 جويلية 1930. ورفض طعن الشركة بالنقض للحكم الموافق عليه من مجلس قسنطينة في الفاتح مارس 1965 المرفوع على أساس أنه لم تختصم في الخصومة

(1) ـــ مجموعة الأحكام ، المجموعة الأولى، الجزء الأول ، وزارة العدل الجزائرية، مديرية التشريع ، دون الإشارة إلى سنة الطبع، ص 141 وما بعدها .

الجنائية و لم تناقش مسؤولية مستأمنها المحكوم عليه بـــ : 1000 د، غرامة و 000 21 د، إرشا لايم الضحية وإبنها القاصر.

وأخلص من هذا المطلب إلى أن المسؤولية المدنية عن حوادث الســـيارات في الجزائـــر خضت لعدة مبادئ أو أنظمة بصورة مطابقة تماما لما خضعت له تلك المسؤولية في فرنســـا، و لم تنطلق في الجزائر من ذلك العقال الإستعماري إلا بصدور القانون المدني الوطـــــــــني في 26 سبتمبر 1975، كما أنه يمكن الإعلان منذ الآن وقبل التطـــرق في هـــذه الرســـالة بالتفصيل والشرح للأمر رقم 74 – 15 المتعلق بالتأمين الإلزامي من المسؤولية المدنيـــة عـــن حوادث السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، إلا سنة 1980 بعـــد صـــدور المراســـيم التطبيقية له.

المبحث الثالث
الأساس القانوني للمسؤولية المدنية
عن حوادث السيارات في الجزائر

رأينا فيما تقدم من المبحث الثاني أن القضاء الفرنسي خلال مراحل تطوره أنشأ نظامه للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بقبوله تطبيق المادة (1/1384) مدني على حـــوادث السيارات، وما ترتب عنه من عدم إمكان إعفاء حارس السيارة الذي تقع عليه المســـؤولية المقررة في تلك المادة إلا بإثباته السبب المحدد للحادث والذي لاينسب إليه أو إلى شخص هو مسؤول عنه (إثبات السبب الأجنبي).

ولقد رأينا أن نفس تلك المراحل التي مر بها النظام الفرنسي للمسؤولية المدنية قد مرت به الجزائر باعتبارها كانت مستعمرة فرنسية، وظل الوضع كذلك إلى ما بعـــد الإســـتقلال وبالتحديد مع بداية تطبيق القانون المدني الجزائري الصادر في 26 سبتبمر 1975 والذي قرر في مادته (138) مبدأ المسؤولية المدنية عن الأشياء غير الحية.

فإذا كان تطبيق المادة (138) من القانون المدني الجزائري يلزم حارس الشئ (السيارة) بتعوض الأضرار التي يحدثها ذلك الشئ للغير من غير الزام هذا الغير – على غرار ما عمل به في فرنسا – بإثبات خطأ هذا الحارس. وكذلك فإنه إذا كان نفس هذا الحارس لايعفـــى

من مسؤوليته تلك إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي لاينسب إليه أو إلى شخص هو مسؤول عنه، فإن السؤال الذي يمكن أن يعلق بالذهن إزاء هذه القضية هو : على أي أساس تقام مسؤولية حارس الشئ (السيارة) ؟ هل تبنى على فكرة الخطأ مفترضا كان أم ثابتا، أم أنها مسؤولية موضوعية لايشترط تأسيسها على الخطأ ؟.

إن الجواب على هذه التساؤلات يجر إلى إستعراض آراء الفقهاء، وهي منقسمة على قسمين : قسم يتمسك بالخطأ أساسا للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات سواء أكان الخطأ مفترضا أو ثابتا وقسم آخر يرى أنها مسؤولية موضوعية لاتتطلب الخطأ اساسا لقيامها. بل إن هذا القسم الأخيرمن الفقهاء هو الآخر منقسم بدوره على عدة نظريات عند تسليمه بعدم تطلب المسؤولية الموضوعية لأي خطأ تقوم عليه، حيث ظهرت عدة نظريات وسطية بين إتجاهين متناقضين لمعرفة كل تلك النظريات والإتجاهات وصولا إلى الأساس الصحيح للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، أقسم هذا المبحث إلى المطالب الآتية :

المطلب الأول أعرض فيه النظريات الشخصية، وفي الثاني أعرض النظريات الموضوعية، أما المطلب الثالث فأبحث فيه فكرة إزدواج أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، ثم في مطلب رابع أتناول الأساس الحقيقي لهذه المسؤولية، وفي ذلك كله يتحدد مضمون إلتزام حارس السيارة.

المطلب الأول
الخطأ هو أساس المسؤولية المدنية
عن حوادث السيارات

في ميدان المسؤولية المدنية قامت نظريتان، تدعو الأولى إلى إعتبار الخطأ هو الأساس بحيث لايؤاخذ الشخص إلا إذا كان مخطئا، وهذه النظرية هي النظرية التقليدية (أو الشخصية) في الخطأ. أما النظرية الثانية فتقوم على مجرد وقوع الضرر ولو لم يكن من تسبب فيه مخطئا، وهذه النظرية هي النظرية الموضوعية في الضرر[1] .

---

(1) ــ **الربيعي (كاظم حسن)** : مرجع سابق ، ص 63 .

فعند أنصار النظرية الشخصة أو الخطئية، تعتبر المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات مجرد تطبيق للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية التي تقوم على فكرة الخطأ. فيسأل الحارس عما تحدثه السيارة من أضرار، ليس لمجرد أن السيارة هي التي أحدثت الضـــرر، وإنمـــا لأن طبيعة الضرر الناتج توضح بطريقة غير مباشرة، خطأ الحارس، أو لأنه – بوقوع الحادث – يفترض القانون أن وقوعه يعود إلى خطأ من الحارس ذاته[1]. فتحليل مسلك المدعى عليـــه يشير إلى معرفة ما إذا كان يشوبه إهمال أو تقصير موجب للمسؤولية أم غير موجب لهـــا. ومن ثم تتميز المسؤولية عن حوادث السيارات لدى أنصار هذه النظرية الشخصية في طريقة الإثبات، بحيث يعفى المدعي فيها (المضرور) من إثبات الخطأ، فهذا الخطأ يكون مفترضـــا عند البعض، وثابتا بالفعل بمجرد وقوع الحادث عند البعض الآخر، وفيما يلي افرع عـــرض نظرية الخطأ هذه إلى فرعين : خطأ مفترض (فرع أول) وخطأ ثابت (فرع ثاني).

الفرع الأول
نظرية الخطأ المفترض

إن أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات عند أنصار نظرية الخطـــأ المفتـــرض عندما يحدث الشئ (السيارة) ضررا ما هو الخطأ : الأساس العام للمسؤولية التقصيرية.

فيحصل المضرور حقيقة على تعويض ما أصابه من ضرر فور إثبات أن هذا الضرر هو نتيجة حادث سيارة، ولايتوقف حقه على إقامة الدليل على خطأ الحارس، بل إن لـــه هـــذا الحق لأن القانون يفترض هذا الخطأ في جانب حارس السيارة، يفترض أن الحادث قد وقـــع نتيجة إهمال أو تقصير منه، وإعفاء المضرور من إثبات الخطأ ليس لأنه لايكون ركنـــا مـــن أركان هذه المسؤولية، وإنما لمجرد تسهيل عبء الإثبات على المضرور. وقوع الحادث يفترض القانون أنه يرجع إلى خطأ الحارس متمثلا في إفلات زمام السيارة مـــن يـــده أو في إســـاءة الإشراف عليها وتركها تحدث ضررا للغير، فالحارس يسأل إذن لأن الحادث يسمح بافتراض الخطأ في جانبه.

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 63 وما بعدها .

فوفقا لهذه النظرية[1] فإن مسؤولية حارس الأشياء غير الحية تتأسس على الخطأ الشخصي للحارس، فالقانون إفترض الخطأ في جانب الحارس الذي يجب عليه إتخاذ التدابير اللازمة لمنع الشخص الذي له حراسته من الإضرار بالغير، فإذا حدث وسبب الشئ ضررا للغير فإنه يفترض أن الحارس قد أخطأ في رقابة الشئ بعدم إتخاذه التدابير اللازمة لمنع الشئ من الإضرار بالغير.

فالقانون أقام قرينة قانونية على خطأ الحارس بحيث لايكلف المضرور بإثبات الخطأ وإنما يجب عليه أن يثبت فقط الضرر وعلاقة السببية بين الشئ والضرر.

وقد أيدت معظم المحاكم الفرنسية نظرية الخطأ المفترض بحيث إستخدمت أحكامها عبارة " قرينة الخطأ " المنصوص عليها في المادة (1/1384) مدني[2]، واعتبر ذلك نجاحا كبيرا لهذه النظرية وكان يسمح للحارس في تلك الأثناء بنفي قرينة الخطأ هذه بإثباته أنه لم يرتكب خطأ حتى 21 جانفي 1919، حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بأن حارس الشئ غير الحي لايمكنه نفي مسؤوليته بإثبات إنعدام الخطأ في جانبه ولايمكنه التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

وبعبارة أخرى فإن القرينة القانونية على الخطأ لدى أنصار هذه النظرية قيل عنها في البداية بأنها قرينة قاطعة من حيث طبيعتها وقوتها لاتقبل الدفع. فلا يمكن للحارس هدمها بإثبات عدم إرتكابه خطأ في حراسته للسيارة (الشئ) أو بإثبات أن مسلكه كان مسلكا عاديا يتطابق، ومسلك الرجل المعتاد، غير أنه إعترض على هذا القول حول تلك القرينة بأنه يخالف نص المادة (2/1254) من القانون المدني الفرنسي، المادة (337) مدني جزائري، التي تقرر أن القرائن القانونية تغني من تقررت لمصلحته عن أية طريقة أخرى من طرق الإثبات، على أنه يجوز نقض هذه القرينة بالدليل العكسي، مالم يوجد نص يقضي بغير ذلك. أي أن

(1) ــ **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : العلاقة بين مسؤولية المتبوع ومسؤولية حارس الأشياء غير الحية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، دون إشارة إلى سنة الطبع، ص 175. وهو يقول في هامش هذه الصفحة بان بعض أنصار هذه النظرية (الخطأ) هم : كولان، وكابيتان ودي لاموراندير (الفقه الغربي) . **والسنهوري** و**أبو ستيت وعبدالحي حجازي** (للفقه الغربي) .

(2) ــ نقض مدني 1920/11/16؛ داللوز 1920 – 1 – 169 مشار إليه في محمود السيد عبدالمعطي خيار، مرجع سابق ، ص 176 .

هذه القرينة هي قرينة بسيطة كقاعدة عامة، وأنها لاتكون قاطعة إلا إذا ورد نص صريح، وهذا مالم يحدث بالنسبة لحالة المسؤولية عن الأشياء ضمن الحالات التي تكون القرينة فيها قاطعة .

وعلى إثر هذا النقد الوجيه قرر أصحاب هذه النظرية[1] أن هذه القرينة يمكن هدمها بإثبات الحارس أنه لم يرتكب لا خطأ ولا تقصيرا، ولكن إثباته هذا يكون بطريقة محددة، فلا يثبت إلا بإقامة الدليل على السبب الأجنبي الذي لايسند إليه. فعندهم أن السبب الأجنبي يكون مساويا ومقابلا لإنعدام الخطأ، وهو الوسيلة الوحيدة أمام الحارس لإقامة الدليل الكامل على عدم خطئه، وسبب الإعفاء في هذه الحالة في الواقع يكمن في مسلك حارس السيارة، رغم أن هذه السيارة تبقى مع ذلك هي السبب في الضرر، أي السبب المادي له.

حتى أن المشرع المصري قد إعترف بهذا الأساس (القرينة القاطعة) في المذكرة الإيضاحية للمشروع التمهيدي للقانون المدني عند التعليق على المادة (178) منه التي تقابل المادة (138) مدني جزائري والتي ورد فيها : " إن المسؤولية عن الأشياء لاتزال في أحكام المشروع مسؤولية ذاتية أو شخصية أساسها خطأ مفترض "[2] بحيث لايبقى أمام الحارس من سبيل لدفع مسؤوليته إلا السبب الأجنبي، حتى أن الأستاذ السنهوري ذهب إلى أن أساس المسؤولية خطأ مفترض في جانب الحارس إلى حد أن هذا الإفتراض إنتهى به إلى الأخذ بنظرية الخطأ الثابت عندما يقول : " إن الإفتراض لايقبل إثبات العكس، وذلك لأن الضرر لم يحدث إلا لأن زمام الشئ قد أفلت من يده، وهذا الإفلات هو عين الخطأ... وقد ثبت الإفلات بدليل وقوع الضرر فلا حاجة إذن لإثباته بدليل آخر، ولاجدوى من نفيه بإثبات العكس فهو خطأ قد تم إثباته، ولايتصور أن يثبت عكسه "[3].

ثم إن الأستاذ السنهوري لايلبث ليرجع ويؤكد إعتناقه لنظرية الخطأ المفترض لا الخطأ الثابت حين يقول : " ... ويمكن القول أن كل خطأ مفترض إفتراضا لايقبل إثبات العكس هو خطأ ثابت لاخطأ مفترض، ولكنه خطأ على نحو خاص، فقد تدخل القانون لجعله خطأ ثابتا، بأن جعل حدوث الضرر دليلا على إفلات الشئ من الحراسة، علما بأن هذا الإفلات

(1) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 65 .
(2) ـــ **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 176 وما بعدها .
(3) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 66 .

كان السبب في إحداث الشئ ضررا لأحد ما ، فإذا حدث ضرر لم تتحقق الغاية وكان هذا هو الخطأ. ولكن لم نصل إلى هذه النتيجة إلا عن طريق دليل وضعه القانون هو أن حدوث الضرر قرينة غير قابلة لإثبات العكس على أن الشئ قد أفلت من الحراسة وعلى أن الإفلات من الحراسة هو الذي أحدث الضرر. وهذه القرينة القانونية هي التي أدخلت عنصر الإفتراض في الخطأ ... "[1].

ولتأييد أنصار نظرية الخطأ المفترض كأساس للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات نظريتهم، فتش هؤلاء الأنصار في أحكام القضاء التي تأخذ بها قائلين أن غالبية الأحكام – من أجل تقرير الواقعة التي يستند عليها الحارس – يجب أن تكون واقعة غير متوقعة وغير ممكنة الدفع، أي معفية للحارس من المسؤولية التي تقع عليه، ومثل هذه الأحكام تواجه بذلك، ليس الواقعة لذاتها وإنما مسلك وموقف الحارس إزاءها، أي عدم إرتكابه الخطأ في حراسة السيارة،كما قرر هؤلاء الأنصار كذلك أن المحاكم في تحديدها للحارس وتعريفه تبحث دائما عن الشخص الذي تستطيع أن تنسب إليه الخطأ.

واستندوا أيضا على الأحكام التي كانت تقرر عدم مسؤولية عديم التمييز تطبيقا للمادة (1/1384) مدني فرنسي، لأن سلطات الرقابة والإشراف أساس الإلتزام بالحراسة، تتطلب ملكة التمييز، فلا يمكن إفتراض خطأ المجنون والصغير غير المميز. و لم يتغير هذا الوضع إلا منذ 03 جانفي 1968، أين صدر قانون يضيف المادة (2/489) إلى القانون المدني، وهي تقرر مسؤولية عديم التمييز بالنص على ما يأتي : " من سَبَّبَ ضررا للغير أثناء كونه تحت إضطراب عقلي، يكون ملزما بتعويض هذا الضرر "[2].

فلا يمكن أن يفترض خطأ المجنون والصغير غير المميز، كما إستند أنصار نظرية الخطأ المفترض إلى الأحكام التي تقرر أنه لاتوجد في مجال المسؤولية عن الأشياء دائما مسؤولية مجتمعة، بل توجد مسؤولية تبادلية ، بحيث أن الضرر الذي تحدثه السيارة لايمكن أن يسبب

(1) ــ **السنهوري** : الوسيط ، ص .
(2) ــ **مرقس (سليمان)** : الوافي، مرجع سابق ، ص 240 .
ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 68 . ــ **حمزة (محمود جلال)** : مرجع سابق ، ص 316.

في نفس الوقت مسؤولية أشخاص عديدين كحراس لها يستعملونها أو يستفيدون منها كالمالك من ناحية والمستعير أو الحائز أوالمستأجر من ناحية أخرى[1].

فمن يكون له وقت الحادث التحكم النهائي في السيارة، ويستطيع منع الضرر هو الوحيد المسؤول منهم وهو الذي يمكن إفتراض خطئه.

في حين أن نظرية الضرر قادرة على أن تحقق في نفس الوقت مسؤولية المالك ومسؤولية الشخص الذي يعهد إليه بالسيارة لأن كلاهما يستفيد منها[2] حسب الفقهاء : بلانيول وريبير واسمان حسبما يذهب إليه الأستاذ الدكتور: إبراهيم الدسوقي في رسالته (الإعفاء). هذا وقد ذهب الأستاذ ناست في تحليله لفكرة الدور السلبي لها في الحادث : ذهب ذلك الأستاذ ناست في تحليله لفكرة الدور السلبي ولمعيارها " المسلك المعتاد ".بمناسبة ظهور أحكام منذ عام 1939 تقرر إعفاء حارس السيارة إذا هو أثبت الدور السلبي لها في الحادث: ذهب ذلك الأستاذ إلى أن الشخص مضطرا إلى الإعتراف بأن مسؤولية الحارس القانونية أساسها قرينة الخطأ، فعدم الإعتياد لدى أنصار نظرية الخطأ المفترض مرادف للخطأ والمسلك الخاطئ من الحارس .

وجدير بالذكر أن الحارس في مفهوم المادة (1/1384) مدني فرنسي، كان محل جدل كبير بين الفقهاء (الحارس المادي، الحارس القانوني) إستمر طويلا و لم يستقر بشأنه القضاء إلى حين صدور حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية، في 02 ديسمبر 1941 في قضية معروفة بقضية فرانك، أين قررت أن السارق يمكن أن يكون حارسا لأن فرانك لم تكن له على سيارته – إثر السرقة – سلطات الإستعمال والتسيير والرقابة، وبالتالي لم تكن له الحراسة.

ومنذ ذلك الحين إستقر القضاء على تمييز الحراسة بسلطات إستعمال الشئ ورقابته وتوجيهه أو إدراته، وأن الحارس بالتالي هو من كانت له على الشئ هذه السلطات الثلاثة[3]. وهكذا أمكن أقول بأن إفتراض الخطأ في قيام مسؤولية الحارس إن هو إلا حيلة لجأ إليها أنصار النظرية التقليدية للإبقاء على الخطأ كأساس للمسؤولية عن الأشياء غير الحية، وقيل كذلك بأن المسؤولية المؤسسة على قرينة الخطأ لاتقبل إثبات العكس هي في

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 69 .
(2) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 69 .
(3) ــ **حمزة (محمود جلال)** : مرجع سابق ، ص 279 .

الحقيقة مسؤولية بدون خطأ، والقرينة غير قابلة الدفع، ليست إلا حيلة، حتى أن الأستاذ بيدان ذهب إلى أنه بالنسبة لهدم قرائن الخطأ عامة توجد عدة طرق فقد يكتفي بإثبات عدم الخطأ أو يجب إثبات السبب الأجنبي الذي أحدث الضرر بالتحديد.

وهاتان الطاريقتان لا تتساويان، ذلك أن إثبات إنعدام الخطأ يعتبر إثباتا غير كامل، فهذه الطريقة في هدم قرائن الخطأ تقوم على إثبات عدم إرتكاب أي من الأخطاء التي تثبت الخبرة أنها ترتكب غالبا وبالنسبة لكل حادث.

أما إثبات السبب الأجنبي فهو – دون ترك مجال الخطأ – يقتضي ما هو أكبر من إثبات إنعدام الخطأ بالمعنى السابق، وذلك تبعا للصعوبة العملية في فحص كل أسباب الحادث الممكنة، وإقامة الدليل على اليقظة وعدم الخطأ أمام كل منها. لذلك كانت الطريقة الأكيدة لإثبات إنعدام الخطأ هي الإثبات المحدد للسبب الأجنبي الذي أحدث الضرر، والذي لاينسب إلى الحارس، وذلك الإثبات هو الإثبات الكامل التام المقنع لإنعدام الخطأ. وفقط في بحث وتقدير مسلك الحارس يمكن أن نجد سبب الإعفاء من المسؤولية.

لكن عدم سلامة هذا الإتجاه تتجلى من خلال الفارق بين إثبات الحارس للسبب الأجنبي وإثبات عدم خطئه، ومن خلال الحالات التي يمكن فيها إجتماع السبب الأجنبي مع خطأ الحارس، وحالة الحادث العائد إلى عيب ذاتي في السيارة غير معلوم للحارس حيث لايوجد خطأ ومع ذلك يسأل الحارس ولايعفي، فهل يظل الخطأ موجودا.

هنا أيضا[1] هذا الإستقرار القضائي على معيار الحراسة، كما حدده حكم الدوائر المجتمعة لعام 1941 هو الذي قننه المشرع الجزائري في المادة (138) بحيث أضحى الحارس هو – كما ستجيء الإشارة إليه – الشخص الذي تكون له السلطة الفعلية على الشئ والقدرة على إستعماله وتسييره ومراقبته. فلا يلزم أن تكون للحارس الحراسة المادية أو أن تكون له

(1) ــ **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 177 . وبالذات يشار إلى أنه إذا كان الإثبات السلبي (إنعدام الخطأ لايكفي لقلب قرينة الخطأ ، فهل لايمكن إقامة قرينة البراءة لمن ثبت أنه بذل كل ما في وسعه لتجنب الخطأ، وبالتالي يكون منطقيا تبرئته، وعلى الخصم إثبات خطئه).
- أنظر هامش رقم 129 ، ص 73 . **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق .
- أنظر أحكام لامور يسيير في الدسوقي ، ص 371، مرجع سابق .

الحراسة القانونية، وسواء كانت سلطته تستند إلى حق مشروع أو لا، كل ما يجب هو أن تكون له على الشئ سلطة إستعماله مستقلا به تمام اللإستقلال[1].

الفرع الثاني
نظريــة الخطــأ الثابــت
(الخطأ في الحراسة)

إحتياطا للنقد الموجه لنظرية الخطأ المفترض التي تتعارض مع نظام الإثبـات أساسـا، الذي قرره القضاء لإعفاء الحارس (السبب الأجنبي، فعل الغير، خطأ المضـرور) حيث لايعفى بإثباته عدم الخطأ أو العيب الخفي الغير معلوم من قبله، بحث المؤيدون لفكرة الخطـأ كأساس للمسؤولية عن الأشياء وسيلة توصلهم إلى التقريب بين فكرة الخطأ وبين وسـائل الإثبات القضائي، فابتدعوا ما يسمى نظرية الخطأ الثابت أو ما يسمى لدى الأستاذ هنـري مازو " الخطأ في الحراسة " ، ذلك أنه في سنة 1925 قرر الأستاذ أن أساس مسؤولية حارس الشئ هو الخطأ في الحراسة الذي يأتيه الحارس في حراسته للشئ ولذلك يسأل بمقتضى المادة (1/1384) مدني فرنسي، لأنه أخل بالإلتزام بالحراسة المفروض في تلك المادة، بحيث أنه التزام قانوني خاص ومحدد، أو التزام بنتيجة يتضمن منع الشئ من الإضرار بالغير، ومخالفـة هـذا الإلتزام كمخالفة أي التزام محدد يكون خطأ في حراسة الشئ هذا الخطأ يثبت بمجرد مخالفة الإلتزام بمجرد إحداث الشئ لضرر بالغير، وهكذا بمجرد وقوع الضرر يكون قد ثبت خطأ الحارس، والخطأ عند مازو يتمثل في إفلات الشئ من رقابة الحارس المادية، لا القانونية، أي بإيجاز فإن المادة (1/1384) مدني فرنسي عند مازو تفرض على حارس السيارة التزاما قانونيا محددا بنتيجة هو التزام بالحراسة، مضمونه عدم ترك السيارة تفلت من رقابته وتحدث ضررا بالغير. فإذ ما وقع حادث نتج عنه ضرر للغير، كان مفاد ذلك أن السيارة قد أفلتـت مـن رقابة الحارس، أي ما يعني إخلالا منه بالإلتزام بالحراسة، أي خطأ من جانب الحارس، هـذا الخطأ قد ثبت فعلا وتحقق بمجرد حدوث الضرر، وليس هو خطأ مفترض، وهو ما يفسر أن إثبات إنعدام خطأ الحارس لايفيد.

(1) ــ **حمزة (محمود جلال)** : مرجع سابق ، ص 279 .

ولكي يجيب الأستاذ مازو على السؤال : لماذا يسأل الحارس عندما يفقد الرقابة المادية على الشئ، أي التوجيه المادي عليه ؟ يقول : لأن الحارس يفقد سلطة الأمر على الشئ، أي التوجيه المعنوي عليه، السلطة التي على أساسها فرضت المسؤولية، فبينما الشئ لايطيع حارسه ، يبقى هو المسيطر عليه ، فالإلتزام بالحراسة يستمر إذن ولاينقضي.

ولذلك يجب على المضرور أن يثبت أن الشئ قد أفلت من رقابة الحارس المادية. وبمجرد هذا الإثبات يتحقق ويثبت خطأ الحارس، وبالتالي لايقبل منه المجادلة فيه بإثبات أنه لم يرتكب خطأ أو إهمالا[1] ويستطرد الأستاذ مازو يقول : يجوز أن يكون هناك خطأ في الحراسة دون أن نجد خطأ بمعنى المادتين : (1382) ، (1383) مدني فرنسي، ويكون الأمر كذلك في جميع الحالات التي يفلت فيها الشئ من رقابة حارسة دون أن يكون فقد الرقابة المادية عليه مترتبا عن خطأ الحارس كما هو الحال الغالب في حوادث السيارات.

رغم كل التبريرات التي قدمها أصحاب نظرية الخطأ في الحراسة " الخطأ الثابت " إلا أنها لم ستلم من النقد اللآتي :

1- إن إلزام الحارس (حسب النظرية) بالتزام محدد أو بنتيجة هو التزام لايمكن التسليم به، لأن القول بأن شخصا ما قد أخل بالتزامه، أي إرتكب خطأ، يجب أن يتلازم ووجود قدرة لهذا الشخص على القيام بذلك الإلتزام، ومنع الشئ من الإفلات من الرقابة لايمكن الوفاء به في كل المرات لأنه – رغم كل الإحتياطات من الحارس – قد يسبب الشئ ضررا للغير فلماذا يمكن إعتبار ذلك راجعا إلى خطأ الحارس، ولايخلو الرد على هذا الإنتقاد من مغالاة ومكابرة[2].

2- إن هذه النظرية لاتفسر الحلول المستخلصة بواسطة القضاء، كما لاتعبر عن روح القضاء الذي نشأ إبتداءا من سنة 1896، والذي قام للتخفيف على المضرور من عبء الإثبات، وتطلب إثبات هروب الشئ من رقابة الحارس أو إفلاته من يد حارسه قد يكون

---

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 75 . ومابعدها .
ــ **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 179 . (بيسون، ريبير ، طانك) .
(2) ــ **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 185 .

أصعب من إثبات خطأ الحارس نفسه على مستوى المادة (1382) مدني فرنسي، المادة (124) مدني جزائري . كما أنه وبافتراض أن تحقق الضرر يكفي لإثبات أن الشئ قد أفلت من رقابة الحارس أو من سيطرته المادية فإن هذا الإفتراض أو القول يؤدي إلى الخلط بين إثبات الخطأ وإثبات الدور السببي الذي يجب أن يلعبه الشئ في تحقيق الضرر.

3- تتناقض نظرية الخطأ في الحراسة مع البناء القضائي للمسؤولية عن الأشياء باعتبار أن الخطأ في الأصل هو عيب في السلوك المألوف للشخص العادي. وحيث أن نظرية الخطأ في الحراسة لاتستدعي الضحية ولا القاضي للبحث في سلوك الحارس، ومن ثم يكون القول بوجود خطأ في الحراسة كلما أفلت الشئ من رقابة الحارس يعني بالضبط القول أن الحارس مسؤول كلما أحدث الشئ ضررا . إذن فإن معيار الخطأ في الحراسة ليس له سوى الإسم فقط، بينما فكرته (الخطأ) تخفي في الواقع مسؤولية مادية مستقلة تمام الإستقلال عن الخطا[1].

4- من الناحية العملية ليس هناك ما يبرر نظرية الخطأ في الحراسة إذا كان من نفس طبيعة الخطأ التقصيري، فإذا برئ الحارس جنائيا فلم يبرأ مدنيا أيضا[2] من المسؤولية،

---

(1) ــ **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)**: مرجع سابق ، ص 186 ومابعدها .

(2) ــ **الجواب** : إختلاف الأساس الذي تبنى عليه كل مسؤولية، فمسؤولية حارس الشئ المدنية تبنى على خطأ مفترض كمسؤولية المتبوع ، في حين أن المسؤولية الجنائية التي أساسها دائما خطأ واجب الإثبات، وبالتالي حكم البراءة المبني على الشك في مسؤولية المتهم أو على عدم كفاية الأدلة لإدانته مانعا من الفصل في الدعوى المدنية بالتعويض بناءا على مسؤولية المتهم المدنية المفترضة سواء باعتباره متبوعا أو باعتباره حارسا للشئ الذي حدث الضرر بفعله :

- **أنظر** : **مرقس (سليمان)** : الوافي في شرح القانون المدني، ج2، في الإلتزامات، المجلد الثاني، في الفعل الضار والمسؤولية المدنية ، القسم الثاني ، في المسؤوليات المفترضة، طبعة 5، أسهم فيها الدكتور: **حبيب الخليل (إبراهيم)**، الأستاذ المحاضر بجامعة الجزائر سابقا، إيريني للطباعة (مطبعة السلام) الخلفاوي، شبرات، 1989، ص 1109 وما بعدها .
- **أنظر السنهوري** : الوسيط في شرح القانون المدني، مصادر الإلتزام، طبع دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان، ص 1064، حيث جاء في هامشها رقم 1 ما يلي :

وتختلف مسؤولية صاحب الحيوان الجنائية عن المسؤولية المدنية، ففي الأولى لايفترض الخطأ بل يجب إثباته، وقد قضت محكمة النقض في هذا المعنى بأنه لايكفي لمحاكمة شخص جنائيا كما يصيب الغير من الأذى بفعل الحيوان أن يثبت ذلك الحيوان مملوكا له ، لأن ذلك إن صح مبدئيا أن يكون سببا للمسؤولية المدنية فإنه لايكفي لتقرير المسؤولية الجنائية التي لايصح أن يكون لها محل إلا إذا أثبت على المالك نوع من أنواع الخطأ في المحافظة على حيوانه ومنع أذاه عن الغير،

وعلى أي أساس تقام أو تبرر المسؤولية في حالات التصادم عندما يكون سبب الحادث مجهولا، ومع ذلك، يلتزم كل حارس بتعويض الآخر تعويضا كاملا عن الضرر الذي أحدثه.

يخلص الأستاذ محمود السيد في رسالته (المرجع المذكور) إلى القول بعدم إمكان إعتناق نظرية الخطأ في الحراسة مراعاة للتحليل النظري والقضائي السابقين كأساس للمسؤولية عن الأشياء غير الحية.

المطلب الثاني
النظريات الموضوعية في أساس المسؤولية
عن حوادث السيارات

في المبحث المتقدم عرضت كيف أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات المنصوص عليها في المادة (1/1384) مدني فرنسي ، أو المادة (138) مدني جزائري لايجب تأسيسها على الخطأ مفترضا كان أو ثابتا لعدم إتفاقه مع مبدأ الإثبات وغير ذلك، حتى أن جانبا كبيرا من الفقه من إعتبر أنها مسؤولية لاتشترط لقيامها أي خطأ أساسا لها.

وللبحث إذن عن أسس جديدة غير أساس الخطأ تضاربت الآراء وتعددت الإتجاهات: فقيل بنظرية تحمل التبعة أو المخاطر، ونودي بفكرة الضمان، كما قيل أيضا بفكرة الإلتزام بالسلامة أو فكرة السلطة.

ونادى آخرون بأن القانون هو أساس المسؤولية عن حوادث السيارات، لذلك أوضح هذه الأفكار بإيجاز كلا في فرع مستقل كما يلي :

الفرع الأول
نظرية المخاطر أو تحمل التبعة

وفي هذه الحالة يجب بيان نوع الخطأ في الحكم ووجه نسبته إلى مالك الحيوان بالذات .

- نقض جنائي في 23 أفريل 1931 ، المحاماة 12، رقم 143، ص 263، ويشير في الأخير الأستاذ **السنهوري** في هذه المسألة إلى الأستاذ **أحمد مرعي** بك، في المسؤولية المدنية، فقرة 236.

وفقا لهذه النظرية (تحمل المخاطر) فإن حارس السيارة يسأل ويلزم بتعويض ما تسببه للغير من أضرار من غير حاجة إلى البحث عن فكرة الخطأ، وأساس ذلك هو تحمل التبعة[1].

وقد ظهرت هذه النظرية في فرنسا كأساس للمسؤولية المدنية بصفة عامة في نهاية القرن التاسع عشر باسم الفقيهين الكبيرين سالي وجوسران، اللذين ذهبا إلى أن إرتباط المسؤولية المدنية بفكرة الخطأ كانت فكرة قديمة. فأساس المسؤولية في نظرهما يكمن في فكرة المخاطر التي تتطابق بطبيعتها مع القاعدة الأخلاقية[2].

فقد كان من نتيجة الثورة الصناعية التي شهدها العالم في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين وما صاحب ذلك من إنتشار إستعمال الآلات الميكانيكية سواء في وسائل النقل أو في الصناعات أن زاد إستهداف الأفراد للمخاطر، ولما كان الفرد لايعيش بمعزل عن المجتمع وكانت بعض هذه المخاطر – بجانب إصابتها للأفراد – تصيب المجتمع كنتيجة للإنتاج الكبير أو المشروع الضخم، فقد نظر إلى الضرر باعتباره ظاهرة تنقص من التنظيم الإجتماعي، وبالتالي ينبغي إزالة هذا الضرر وحماية المضرور في كل الأحوال.

إن جبر هذا الضرر ينبغي الوصول إليه مباشرة دون أن يثنينا عنه البحث في خطأ المخطئ.

إن المسؤولية المبنية على الخطأ قد تصلح في العلاقات بين آحاد الأفراد مثل الضرر الناجم عن الإعتداء المباشر من فرد على فرد، بالضرب أو بالسب، أو الإتلاف أو الإيذاء في السمعة والشعور مثلما كان الشأن في المجتمع الروماني الذي ترجع إليه.

ولكن لم تعد تصلح بالنسبة إلى النشاط الضار الناجم عن الإختراعات الحديثة والآلات الميكانيكية التي قد تعرض حياة الآلاف من المواطنين لخطر. إن كل من يزاول نشاطا خطرا يجب أن يتحمل تبعته ويعوض ما ينجم عنه من ضرر. ولما كا من المفروض أن الشخص يستفيد من النشاط الذي يقوم به في المجتمع، فإنه يجب أن يسأل عن تعويض الأضرار

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 89 .
(2) ــ **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 188 .

التي يسببها هذا النشاط، هذه قاعدة من قواعد العدالة الإجتماعية التي يسعى المجتمع الحديث إلى تحقيقها، فهو يكفل لكل فرد في المجتمع حقه في الحصول على تعويض الضرر الذي أصابه[1].

إن لنظرية المخاطر هذه صورتان، إحداهما عامة مطلقة وتسمى بنظرية تحمل المخاطر المستحدثة، وبموجبها يكون الشخص مسؤولا عن النتائج الضارة التي تترتب عن أي نشاط يؤديه دون تقييد، والثانية خاصة مقيدة تسمى الغرم بالغنم وبحسبها يسأل الشخص عن النتائج الضارة لنشاطه فقط في الأحوال التي يزيد فيها المخاطر العادية الملازمة للحياة في المجتمع بإقامة مشروع مستغل يربح منه، بحيث يكون تحمله تبعة هذه المخاطر غير العادية في مقابل ما يربحه، فمقابل الفائدة التي يحصل عليها حارس السيارة من إستعمالها واستغلالها يتحمل ما قد ينجم عنها من أضرار، ذلك عملا بقاعدة العدالة التي تقضي بأن لكل أمرئ ثمرة عمله " A Chacun Selon Son Fait "[2].

ويؤسس أنصار نظرية تحمل التبعة حججهم على :

1- إثبات عدم خطأ الحارس لايكفي للإعفاء من المسؤولية التي تقررها المادة (1/1384) مدني فرنسي (138) مدني جزائري، وإنما توجد هناك حالات يسأل فيها الحارس رغم ثبوت عدم خطئه.

2- مسؤولية الحارس حتى مع فقد حيازة الشئ، فالخطأ غير متصور منه في هذه الحالة.

ويرى بعض الفقهاء إستجابة هذه النظرية لرغبة مشرع القانون المدني الفرنسي، بجانب تجاوبها مع منطق (واقع) الأشياء حيث لايوجد في نص المادة (1/1384) مدني فرنسي، مايمنع من تطبيقها، ومن الأحسن القول بمسؤولية الشخص عما أحدثه الشئ من ضرر لأنه يجني

---

(1) ـــ **رفاعي (محمد نصر)** : الضرر ... ، مرجع سابق ، ص 423 ومابعدها .

(2) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 89 . وللإشارة فإن الأستاذ (الدسوقي) يذكر إمكانية إطلاق إصطلاح " نظرية الضرر " على نظرية المخاطر بالمقابلة بنظرية الخطأ، على أساس أنها تكتفي بمجرد حدوث الضرر لترتيب المسؤولية والحكم بالتعويض.

أنظر ذلك في هامش رقم 169 من صفحة 89 من مؤلفه (الإعفاء ...) .

منه فائدة وربحا، بدلا من القول بمسؤوليته لإفتراض الخطأ في جانبه دون السماح له بإثبات عكس ذلك، بالإضافة إلى أنها نظرية إجتماعية تنسجم ومقتضيات المجتمع وظروفه الحالية، وإمكانية تفسيرها لمسؤولية عديم التمييز(1).

ويلاحظ أن الأستاذ سافانييه، وهو من أنصار نظرية تحمل التبعة يجعل منها مبدأ وقائيا (إحتياطيا) لما يقول بأنه كقاعدة عامة يجب الحكم على المخطئ بتعويض الضرر، ولكن في الحالات التي لايثبت فيها الخطأ، يلجأ إلى هذه النظرية فقط بصفة إحتياطية لأنها وسيلة معاونة وإنقاذ، ولأن العدالة تتطلب التعويض للمضرور(2).

الفرع الثاني
نظرية الضمان

بنى الأستاذ ستارك نظريته الجديدة في رسالته سنة 1947 مركزا الإلتزام بالتعويض على أساس فكرة الضمان، بحيث أن مشكلة المسؤولية المدنية بصفة عامة يجب أن تواجه من جانب المضرور مثلما تواجه من جانب المسؤول، لأنه من الخطأ قصر البحث في أساس المسؤولية على فكرتي الخطأ والمخاطر، فذلك غير سليم لمشكة أساس المسؤولية.

فكل المناقشات التي دارت حول أساس المسؤولية تركزت حول : لماذا يجب تعويض الضرر الواقع للغير ؟ بحيث أنها بحثت عن الإجابة من جانب المسؤول فقط، وعلى ذلك كانت الإجابة على هذا السؤال خاطئة، لأنها لم تضع في حساباتها وجهة نظر المضرور(3).

وفي عرض الأستاذ ستارك لنظريته، إنطلق من أن نظرية المخاطر مثلها مثل نظرية الخطأ ذات صبغة ذاتية، فهي تبحث في أسباب الإلتزام بالتعويض من جهة المسؤول مسقطة من

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 90 . وكذلك **مرقس (سليمان)** : الوافي، مرجع سابق، ص 1140. **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 189 .
(2) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 90 . وكذلك **مرقس (سليمان)** : الوافي، مرجع سابق، ص 1140. **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 189 .
(3) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 196 .

إعتبارها النظر من زاوية المضرور، فالمضرور يعاني – بسبب الضرر – من الأضرار بماله أو بحقوقه، له الحق في ضمان السلامة، حاله في ذلك حال أي شخص.

وإن كل إعتداء على هذا الحق مهما كان يستوجب ويبرر الجزاء، هذا الجزاء هو التعويض ، فلكل شخص حق في الحياة وفي السلامة الجسمية، أو بتعبير آخر له الحق في السلامة المادية والمعنوية، فإذا كانت هذه الحقوق غير معروفة وراسخة بالقانون، فإنه لايمكن إنكار وجودها دون إنكار لعناصر الحياة الإجتماعية ذاتها[1].

وللإشارة فإن هناك من سبق الفقيه ستارك إلى هذه النظرية، حيث كان سانكتليت أول من نادى بقيام المسؤولية على فكرة الضمان وأخذ بها أيضا الأستاذ موريس بيكار[2].

ويرى الأستاذ ستارك أن المسؤولية عن الأضرار الجسمانية والمادية تفسرها الوظيفة الأولى للمسؤولية وهي الضمان، لأن إلحاق هذه الأضرار بالغير يشكل إنتهاكا للحق في السلامة الذي يكفله القانون لكل فرد في المجتمع، ومن ثم فإن مسبب الضرر يكون ملزما بالتعويض بقوة القانون دونما إلزام بالبحث في مسلك المسؤول عن الخطأ فيماعدا حالة القوة القاهرة، فالمسؤولية إذن عند ستارك تقوم على الضمان وليس على الخطأ أو تحمل التبعة، وهكذا يبدو الفارق كبيرا بين الضمان وتحمل التبعة : إذ يكون منظور الأخيرة إلى التعويض على أنه مقابل الفائدة المحققة من النشاط، بينما يتركز منظور الضمان على التعويض على فكرة الإخلال بحقوق المضرور. وعلى ذلك، وبموجب هذا الأساس وفي ظله تتحقق المسؤولية ويلزم الضمان ومن ثم الإلتزام بالتعويض في إطار المسؤولية عن حوادث السيارات لمجرد أن يكون الشيئ (السيارة) قد أحدث الضرر.

هذا ولقد ذهب بعض الفقه من السابقين إلى القول بفكرة الضمان كأساس للمسؤولية مقصرا فكرته على حالة وجود عيب في الشيئ، حيث قرروا أن القضاء أنشأ بذلك التزاما على عاتق الحارس بضمان الأضرار التي يمكن أن يسببها الشيئ للغير، لايمكن التخلص منه

(1) ــ **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 196 ومابعدها .

(2) ــ **التلتي (محمود)** : النظرية العامة للإلتزام بضمان سلامة الأشخاص ، 1989، دون إشارة إلى مؤسسة الطبع، ص 354 ومابعدها.

بإثبات إنعدام الخطأ، كما يضيف أن الإلتزام بالضمان ليس له نفس قيمة المسؤولية على أساس الخطأ لأنها هي الأساس، أما الإلتزام بالضمان فهو يقتصر على مجرد المساعدة والمعاونة.

وأخيرا يذهب الأستاذ ستارك إلى أن هذه النظرية تقتصر على تعويض الأضرار الجسمانية والمادية بمقابلتها بالأضرار الأدبية التي يجب أن يكون الخطأ ثابتا لتعويضها، ولايجب أن يستند إلى المادة (1/1384) فرنسي في المطالبة بالتعويض عن الضرر الأدبي، لأن هذا الضرر لايمكن أن يحدث بفعل الشئ[1].

ومع أن بعض الفقه إعتنق نظرية الضمان إلا أن البعض الآخر وجه إليها عدة إنتقادات من أهمها (عند دينيس) أن نظرية الضمان ليس لها مقابل في القانون الوضعي، بحيث لايوجد تمييز بين الضرر المادي والضرر الأدبي، وأن المادة (1/1384) مدني فرنسي المقابلة للمادة (138) مدني جزائري تطبق مع كل الأضرار المادية والأدبية، وهي تؤدي إلى إفراغ فكرة الحارس (حارس الشئ) من مضمونها حين تعتبره هو من يقع عليه إلتزام بعدم الإضرار بالغير، وهي بالإضافة لم تجب على السؤال : لماذا هذا الشخص بالذات هو الذي يجب عليه التعويض، إذا كان المتفق عليه منذ أكثر من قرن من الزمان وجوب تعويض المضرور ؟.

وخلاصة الإنتقادات الموجهة لنظرية الضمان : القول بأنها تقترب من نظرية تحمل التبعة، ويمكن أن تكون الإنتقادات الموجهة لهذه الأخيرة صحيحة عند توجيهها للأولى .

كما قيل كذلك بأنه من الواضح أن فكرة الضمان التي يقول بها ستارك كأساس للمسؤولية المدنية ليست جديدة في مجال المسؤولية المدنية إنما هي ترديد لأفكار نظرية تحمل التبعة، بل إنها تعد أكثر تطبيقا لها، تصلبا حيث لايعلق الضمان ولاكذلك المسؤولية على أية شروط، وإنما يكفي في كل منهما مجرد حدوث الضرر من الشئ[2].

---

(1) ــ **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 199 .
وانظر أيضا : **التلتي (محمود)** : مرجع سابق، ص 355 .
(2) ــ **رفاعي (محمد نصر)** : مرجع سابق ، ص 468 .

الفرع الثالث
نظرية الإلتزام بالسلامة الواقع على الحارس

إتخذ الأستاذ رودبير من فكرة الإلتزام بضمان السلامة المستنبط من عقد النقل المترتب على عاتق الناقل، وسيلة لتبرير مسؤولية حارس الشئ (السيارة) حيث يرى أن المادة (1/1384) مدني فرنسي، تفرض على حارس السيارة إلتزاما بالحراسة مضمونه ضمان سلامة الغير، ذلك على غرار أن القضاء قد ألقى على عاتق الناقل التزاما عقديا مضمونه تحقيق نتيجة محددة هي توصيل الراكب إلى جهة الوصول سليما ومعافى.

فإذا ما لحق بالراكب أي ضرر أثناء عملية النقل فإنه لايكون محتاجا إلى إثبات خطأ أو تقصير أو إهمال الناقل، والحال يكون كذلك بالنسبة لحارس الشئ (كالسيارة مثلا) يتحقق الإخلال به بمجرد إحداث السيارة ضررا بالغير ولايستطيع الحارس التخلص من مسؤوليته إلا إذا أثبت أن ما حدث كان نتيجة لقوة قاهرة أو حادث فجائي، ويبرر الأستاذ روديير الإلتزام بالسلامة بالرغبة في منع الإضرار التي تصيب الغير بسبب إستعمال الآلات[1].

وتعتبر هذه النظرية حسب الرأي الراجح في الفقه من حيث الجوهر تطبيقا لفكرة الضمان لأن أساس مسؤولية الناقل هو الضمان[2].

الفرع الرابع
نظرية سلطة الحارس على الشئ

إن أساس المسؤولية التي تقيمها المادة (1/1384) مدني فرنسي – كما يرى الأستاذ روبيه – يوجد في سلطة الأمر والرقابة والتوجيه التي يمارسها الحارس على الشئ محل الحراسة، فهو يسأل عن الأضرار التي تسببها الأشياء الموجودة تحت سلطته.

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 94 .

(2) ــ **التلتي (محمود)** : مرجع سابق ، ص 353 .

يقوم فكر هذه النظرية على الإزدواج بين فكرة الخطأ والضرر بمفهوم جديد يصلح من زاوية تظر القائل بها لأن يكون أساسا للمسؤولية، حيث أنه بينما تأخذ فكرة السلطة كأساس تطبيقا موضوعيا إلا أنها لاتغفل في نفس الوقت الجانب الشخصي والإنساني إذ تتضمن زاوية نظر لمسلك ونشاط الحارس المسؤول و ليست نتيجة عمياء لمركز إقتصادي أو قانوني مجرد، فهي بجانب إقترابها من فكرة الضررأو تحمل التبعة من خلال تحقق مسؤولية من له السلطة و السيطرة الفعلية على الشيء نتيجة للأضرارالناجمة عنه، فإنها (أي السلطة على الشئ) تكون أساسا للمسئولية إذا ما أسيء إستخدامها أو أمكن إفتراض سوء الإستخدام، وهذا هو عين مفهوم فكرة الخطأ عند أصحابها الذين يرون أن الشيء ليس إلا أمرا ظاهريا يحجب خلفه في كل الأحيان فعل الشخص الذي يكون دائما أيضا مسؤولا. وتنتهي بذلك هذه النظرية كأساس للمسؤولية عن حوادث السيارات سواء إلى فكرة الخطأ أو إلى فكرة الضرر(1).

ففكرة السلطة قريبة من فكرة الضرر أو فكرة تحمل التبعة، إذ من جهة، الذي يتحمل خطر الشيء هو من له السلطة والسيطرة عليه، ومن جهة أخرى فإن كلا من فكرتي : " السلطة على الشيء - والربح المستفاد من الشيء" عبارة عن إصطلاحين مختلفين للعلاقة بين الشخص والشيء تبدو الأولى من إتجاهها الأدبي والمعنوي لتحديد المسيطر والمسؤول عن الشيء، وتتجلى الثانية من إتجاهها المادي والإقتصادي لتحديد المستفيد من الشيء .

الفرع الخامس
المسؤولية بموجب القانون

إن أول حكم إستعملت فيه محكمة النقض الفرنسية، وهي تطبق المادة (1/1384) مدني فرنسي تعبير " قرينة مسؤولية " بدلا من قرينة الخطأ هو حكم الدوائر المجتمعة الصادر في 13 فيفري 1930، ثم لم تلبث أن عادت تردد في بعض أحكامها تعبير" المسؤولية التي تقع على الحارس بمقتضي القانون ". حتي أن بعض الفقهاء جارى إصطلاح محكمة النقض هذا

(1) ـــ **التلتي (محمود)** : مرجع سابق ، ص 356 . و **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 94 .

مقرر أن المادة (1/1384) مدني فرنسي، المادة (138) مدني جائري، تجعل الحارس مسؤولا بموجب القانون.

يرى الأستاذ إبراهيم الدسوقي في رسالته[1]، أن هذا التفكير (مسؤولية الحارس مسؤولية بموجب القانون) لا يحدد أساس المسؤولية وإنما يبين مصدرها فقط وهذا المصدر هو القانون، والمطلوب هو معرفة لماذا يرتب القانون المسؤولية في هذه الحالات وعلى أي أاساس يقيمها، هل على أساس الخطأ أم على أساس أخر وماهو؟ ويقرر الأستاذ في النهاية أن هذه النظرية لا تصلح أساسا للمسؤولية الشيئية المقررة في المادة (1/1384) مدني فرنسي.

بينما يقدر الأستاذ محمود التلتي في مؤلفه : " النظرية العامة للإلتزام بضمان سلامة الأشخاص، ص 357 "، أن القائل بنظرية المسؤولية عن الأشياء هذه المنصوص عليها بالمادة (1/1384) مدني فرنسي، هو أن القانون قد إنبهر بمجهود الفقه الفرنسي وعلى رأسه المحكمة العليا متصورا أن عبارة المسؤولية بمقتضى القانون يمكن أن تؤدي إلى إعتبار القانون أساسا للمسؤولية، غافلا عن الفرق بين " مصدر المسؤولية " وهو القانون ومعنى " أساس المسؤولية " وهو شيء مختلف، وأن طبيعة عمل القضاء إنما هي أحكام المسؤولية لا البحث في أساسها .

إن خلاصة النقد الموجه للنظريات الموضوعية السابق عرضها هي أن هذه النظريات معيبة من حيث السياسة التشريعية، لأنها تؤدي إلى تأسيس المسؤولية والحكم بالتعويض دون أي إهتمام بالبحث في الخطأ، الشيء الذي يخلق لدى المرء فتورا عن كل نشاط، فضلا عن تثبيط همته وإهمال مصلحته تفاديا لوقوع خطأ منه[2] لأن هذه النظريات تقيم المسؤولية على مجرد وقوع الضرر وعلاقة السببية[3]. إن فكرة المخاطر المسحدثة، وهي أساس النظرية الموضوعية ليست فكرة فردية، إنما هي فكرة جماعية، إن إستعمال الأدوات الحديثة في خدمة النشاط الإنساني هو فعل جماعي إجتماعي، فنشاط المجتمع بإكمله. فليس صحيحا وفي كل الأحوال أن إستخدام الشخص لشيء معيب هو الذي ينشيء الخطر الخاص، بل هو التقدم

---

(1) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 97 .
(2) ـــ **التلتي (محمود)** : مرجع سابق ، ص 358 .
(3) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 99 .

الحضاري الفني والعلمي في مجموعه هو الذي يزيد مخاطر الحياة ويجسمها، في نفس الوقت الذي يؤدي إلى رفاهية الأفراد جميعا.

ففي تسيير السيارة، لا ينشيء الشخص مخاطر خاصة، وإنما فقط يجعل المخاطر الجماعية مخاطر محسوسة، وكما يستفيد السائق من تسييرها يستفيد المجتمع أيضا. أي أنه من الضروري إذن أن يقع على المجتمع بإكمله ماقد يتسبب عن ذلك من أضرار(1).

ويخلص أنصار نظرية الخطأ في نقدهم للنظريات الموضوعية إلى القول بوجود تناقض بين الإهتمام الإجتماعي بحماية المضرور، والتفكير الإجتماعي للمخاطر المستحدثة، وبين فكرة فردية المسؤولية. ولذلك فلديهم أن نظرية المخاطر أو الضرر لاتصلح أساسا للمسؤولية. وللمزيد من الإطلاع على بقية الإنتقادات هذه، يراجع مؤلف الأستاذ إبراهيم الدسوقي الإعفاء ، ص100 وبعدها.

المطلب الثالث
الأساس المزدوج لمسؤولية حارس السيارة

أولا: نظرية طانك

إقترح الأستاذ طانك أساسا آخر لمسؤولية حارس الأشياء غير الحية، بعد الإنتقادات التي قوبلت بها نظرية الخطأ في الحراسة ونظرية المخاطر كأساس لمسؤولية الحارس.

هذا الأساس المقترح لايكمن في الخطأ وحده، بل مزدوج يكمن في خطأ الحارس وضمان عيب الشيء وفقا لما تقرره المادة (1/1384) مدني فرنسي فها هو الأستاذ طانك يقول : إن المسؤولية عن الأشياء تقوم على قرينة الخطأ في جانب الحارس وعلى إلتزام يقع عليه بضمان عيوب الشيء. فهو يرى أنه في القول بأن القوة القاهرة أو الحادث الفجائي أو السبب الأجنبي الذي لا ينسب إلى الحارس، لا يمكن أن يكون إلا في الظروف الخارجية عن الشيء معناه أن الحارس يضمن عيوب الشيء، كما أن الحارس لا يعفى، بإثبات أنه لم

---

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 100 .

يرتكب خطأ لأنه ملزم بالضمان، ويذهب نفس المذهب الأستاذ كاربونيية لما يعتبر مسؤولية الحارس التي تقيمها المادة (1/1384) مدني فرنسي، تقوم على قرينة خطأ قابلة لإثبات العكس بأدلة محددة، وإلتزام بضمان عيوب الشيء بالنسبة للغير[1]. فإذا ظل بعض الفقــه مخلصــا لنظرية الخطأ فإنه حاول المزاوجة بينه وبين مفهوم الضرر تارة والإستعاضة تارة أخرى بفكرة الضمان عن فكرتي الخطأ وتحمل التبعة، دون إنكار أن الخطأ يبقى له دائما دور في المسؤولية المدنية من خلال معنى جديد يسمح بالتزاوج مع فكرة الضمان وهو فكرة الخطــأ الــذي يتطلب عقوبة خاصة، الشيء الذي ينعكس على التعويض المدني من حيث الإلتزام به.

ثانيا: نظرية ستارك

عرضت فيما سبق لمفهوم الضمان لدى ستارك كأساس للمسؤولية، فكيف يزاوج في هذا المقام بين مفهوم الضمان في تفسير المسؤولية عن الأضرار المادية والجســمانية، وبــين المفهوم الجديد الذي نادي به لفكرة الخطأ من خلال الوظيفة الثانية للمسؤولية عنده وهــي الوظيفة الرادعة وتوقيع العقوبة الخاصة، وهو ما من شأنه الإبقاء والمحافظــة علــى مجــال للمسؤولية الشخصية المبنية على الخطأ جنبا إلى جنب مع المسؤولية الموضوعية التي تبنى على الضمان[2].

وفي تطبيق الأستاذ ستارك لنظريته هذه " فكرة الضمان والعقوبة الخاصــة "، تفســير للمسؤولية عن الأضرار المادية والجسمانية، وخطأ المسؤول، يقول إنــه بالنســبة لوظيفــة الضمان الذي تؤديه المسؤولية، فإنها (الوظيفة) هي التي تفسر المسؤولية عن الأضرار المادية والجسمانية، بعد أن عجزت فكرة الخطأ عن تحقيق الحماية القانونية للمضرورين في الحوادث التي يصعب فيها إثبات خطأ المسؤول . ولما كانت نظريات تحمل التبعة بكل صورها قــد فشلت هي الأخرى في تفسير أساس المسؤولية فإن الفقه قد رجع إلى فكرة الخطأ في لبــاس جديد، فهو يعد معيارا للقاضي أو المشرع لتأسيس المسؤولية، ولكنه أصبح تفسيرا لاحقــا للمسؤولية القائمة على أساس آخر فلم يعد دليلا يسبق ويوضح بل صار خادما تابعا بهوان .

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 103.
ــ **التلتي (محمود)** : مرجع سابق ، ص 358.
ــ **خيال (محمود السيد عبدالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 201.
(2) ــ **التلتي (محمود)** : مرجع سابق ، ص 358.

ثم يوضح ستارك بأن الأضرار التي تقع على الغير تعد مساسا بحقه في السلامة والذي يحميه القانون ويكفله لكل فرد في المجتمع هو سلامة الحياة وسلامة المال من كـــل ضــــرر، وذلك من خلال ضمان تعويض الفرد عن أي انتهاك لذلك الحق في السلامة حيث يلتـــزم مسبب الضرر بقوة القانون بتعويض المضرور من غير داع إلى البحث في مسلك المسؤول من حيث خطأه أو مشروعيته لدرجة أنه لا يستطيع نفي مسؤوليته إلا في حالة القوة القـــاهرة، لأن المسؤولية تقوم على الضمان وليس على الخطأ أو تحمل التبعيـــة. فلـــيس العـــبرة إذن بمشروعية النشاط أو عدم مشروعيته، بل بمشروعية الضرر أو عدم مشـــروعيته،مع الفـــارق الكبير بين مشروعية النشاط ومشروعية الضرر(1).

هذا بالنسبة لنظريته في الضمان كأساس للمسؤولية أو وظيفة أولى لها. فماذا يقول عن الخطأ بإعتباره وظيفة ثانية تؤسس عليها المسؤولية وتقوم بها الا وهي العقوبة الخاصة وهذه تبرز من خلال الوظيفة المانعة أو الوقائية للقانون وهذه الوظيفة هي التي لا يجب أن يختص بها القانون وحده. كما لايجوز أن يقتصر القانون المدني على تحقيق الموازنة الحسابية فقط ما بين الذمم، حيث لا يكفي التعويض وحده لمنع الأخطاء بسبب إتفاقات الإعفاء من المسؤولية أو بسبب ثروته أو قوته الإقتصادية.

ثالثا: نظرية أسمان

يذهب الأستاذ أسمان بشأن فكرة الأساس المزدوج للمسؤولية عن الأشياء إلى أن الذي قررته محكمة النقض فيما يخص هذه المسؤولية وكذلك طبيعة القرينة التي تفرضها هو أنهـــا مزيج من قرينة الخطأ والمسؤولية بدون خطأ، فليس صحيحا إعتبارها إعتنافا كاملا لنظريـــة المخاطر المستحدثة، كما أن الأدعاء بأن هذه النظرية لم تؤثر في القضاء غير صحيح أيضـــا، ففي تقرير أن المسؤولية تبقى عندما يرجع الضرر إلى عيب في الشيء، حتي ولو كان بالنسبة للحارس غير متوقع، وغير ممكن الدفع، فإن المحكمة تكون في مجال محدود - ولكنه هـــام - قد إعتنقت نظرية المخاطر، وكذلك بالنسبة لتطلبها معرفة ظروف وأسباب الحادث، لهـــدم القرينة، لحد أنها تبقى إذا كان سبب الحادث مجهولا، يؤدي إلى القول بوجود مسؤولية بلا خطأ في بعض الحالات.

(1) ـــ **التلتي (محمود)** : مرجع سابق ، ص 359.

ولكن في تقرير عدم وجود مسؤوليات مجتمعة، وبالتالي وجوب البحث في حالة الإيجارة والإيعارة من يملك وقت الحادث سلطة الأمر على الشيء، فإن المحكمة تعتبر المادة (1/1384) مدني فرنسي كقرينة خطأ لأن نظرية الخطر ترتبط بالربح. كما يفسر إسمان إعفاء الحارس بإثبات الدور السلبي للشيء، بإنعدام الخطأ في جانبه، وكذلك فإن في تقرير أن القرينة لاتسقط إلا بإثبات السبب الأجنبي أخذ بنظرية الخطأ. وأخيرا يقرر أن إستبعاد المسؤولية أو على الأقل تقسيمها في حالة خطأ المضرور يؤدي إلى نفس النتيجة[1] هذه هي إذن بعض أراء أو نظريات فقه الأساس المزدوج للمسؤولية المدنية عن الأشياء، وهي نظريات لاتخلو من المنطق والإبتكار، إضافة إلى ما يؤخذ عليها من قصور، فالملاحظ أن الفقهاء الذين إعتنقوا الأساس المزدوج للمسؤولية عن الأشياء أو قالو بذلك في الأصل هم من أنصار النظرية الشخصية في المسؤولية، غير أنه لما وجدوا أن نظريتهم هذه تتعارض مع ما ذهب إليه القضاء من أحكام خاصة بالمسؤولية المدنية عن الأشياء ولاسيما عدم جواز إثبات الحارس إنعدام خطأه من أجل إعفاءه من المسؤولية، إضطروا إلى ملاءمة نظريتهم مع أحكام القضاء بتقرير أنه في بعض الحالات فقط ولاسيما عند وجود عيب في الشئ، تكون مسؤولية الحارس مسؤولية موضوعية لا شخصية، إعمالا لمفهوم الخطر[2]. إلا أن هذا الربط لقواعد المسؤولية عن الأشياء بوجود عيب في الشئ قد عفا عليه الزمن، حيث أصبح مناط تطبيق القضاء لنص المادة (1/1384) مدني فرنسي، هو مجرد فعل الشئ، مما يجعل الغلبة للأساس الموضوعي للمسؤولية عن الأشياء[3].

أخيرا يمكن القول أن القضاء لم يتقيد بأي قيد وضعه أنصار هذه النظرية .

المطلب الرابع
الأساس الصحيح للمسؤولية المدنية

(1) ــ **د. محمد زهدور** : المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة ، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 1990، ص 120.
وانظر : **الدسوقي (إبراهيم)**: مرجع سابق ، ص 104 وما بعدها .
(2) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 106.
(3) ــ **التلتي (محمود)** : مرجع سابق ، ص 362.

عن حوادث السيارات

لمعرفة أساس المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات يجب أولا معرفة ما المقصود من " المسؤولية عن حوادث السيارات " ؟.

والجواب على ذلك كما يلي :

يطلق الفقه والقضاء تعبير المسؤولية عن حوادث السيارات على الحالات التي ينتج فيها الضرر عن حادث سيارة، أي يكون الضرر الذي أصاب المضرور نتيجة تدخل السيارة التي تتميز بأنها هي وسيلة الضرر في هذه المسؤولية .

فإذا كان أي شخص بإمكانه إحداث الضرر بالسكين أو العصا فيمكنه إحداثه بالسيارة، وهنا يمكن إعتبار هذه الأخيرة مجرد أداة بيد هذا الشخص، ومن ثم يكون مسؤولا مسؤولية شخصية (عن فعله الشخصي). هذا إذا ما كان المقصود بالسيارة مجرد آلة بيد الإنسان.

أما إذا كان المقصود من المسؤولية - في حالة وجود السيارة كوسيلة إحداث الضرر - هو نوع آخر من المسؤولية، متميز عن المسؤولية الشخصية يسأل فيها الشخص عن الأضرار التي تحدثها السيارة من غير إعتبار لمسلكه، فإن هذا ما سأتناوله من خلال ما يأتي أيضا :

أنصار المسؤولية الشخصية

يقول هؤلاء أن المسؤولية تتحقق حتى ولو لم يكن فعل الشخص المتسبب خاطئا، وحيث أنهم لايشترطون الخطأ كأساس للمسؤولية فمجرد الفعل كاف، فهم يتصورون إمكان وجود مسؤولية عن فعل السيارة مستقلة ومنفصلة عن الفعل الشخصي، فلديهم بجانب المسؤولية عن الفعل الشخصي توجد المسؤولية عن فعل السيارة، وهي مستقلة عن الأولى ولا تعتبر مجرد تطبيق لها . وهنا يكون أساس المسؤولية بالضرورة ليس مسلك

الشخص بل قد يكون الأساس هو مجرد فعل السيارة، مجرد تسببها في إحداث الضرر بصرف النظر عن قائدها او حارسها[1].

خلاصة القول في هذا المقام أن دراسة أحكام اقضاء في فرنسا تؤدي إلى أن مجرد فعل السيارة يكفي أساسا لقيام مسؤولية الحارس، فالمادة (1/1384) مدني فرنسي تلزم حارس السيارة في حالة ما إذا كان سبب الضرر هو فعل السيارة، بل إنها تقرر صراحة أن المسؤولية عن الأشياء تتوقف على مجرد حدوث الضرر من الشئ كما أنها تعفي من المسؤولية إذا كان المتسبب في فعل السيارة والذي أدى إلى تدخلها في الحادث هو فعل المضرور أو القوة القاهرة، فيكفي للإعفاء مجرد الفعل دون إشتراط صفة الخطأ، لأن المسؤولية تقوم أيضا على الفعل ولاتشترط الخطأ .

والنتيجة أن المسؤولية عن حوادث السيارات تقوم على فعل السيارة وتتحقق بمجرد إشتراك السيارة في الحادث، إذ أن أساس المسؤولية هو فعل السيارة ذاته الذي تسبب في الحادث الضار أو في إحداث الضرر، ولكن يجب الإشارة إلى أن مجرد فعل السيارة وتدخلها في الحادث لا يكفي لمساءلة حارسها، فهذا التدخل قد ينسب إلى الحارس وقد لاينسب، وإذا كان من العدل مساءلته في الحالة الأولى، فليس من العدل كذلك مساءلته في الحالة الثانية[2].

ويستشهد الأستاذ إبراهيم الدسوقي دعما لرايه هذا حول أساس المسؤولية عن حوادث السيارات برأي أشار إليه في مؤلفه " الإعفاء "، ص 116، هامش رقم 222 للأستاذ بيتل Peytel أن هذا الأخير يرى أن المادة (1/1384) فرنسي تنظم مسؤولية الحارس ليس بسبب الخطر وليس بسبب الخطأ وإنما بسبب الحراسة، بينما يرى الفقيه راسا Rassa : " أن المسؤولية عن فعل الشئ غير الحي هي من خلق القضاء، فهو الذي إبتكرها وطورها بحسب الظروف، ووفقا لتطور الأحداث، وقد تجنب القضاء أن يوضح أساسها القانوني... وينبغي

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 111 وما بعدها ، والحكم المدني 2 ، فرنسي بتاريخ 1973/02/01 ، هامش ، ص 116، من المرجع، و**محمد زهدور** : مرجع سابق ، ص 95 وما بعدها، و **حمزة (محمود جلال)** : مرجع سابق ، ص 204 وما بعدها .

(2) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 111 وما بعدها .

القول بأنها مسؤولية من نوع خاص "[1] ويقول الدكتور علي علي سليمان : " إن هذا هو الرأي الصحيح ونحن بدورنا نضم صوتنا إليه، لأن المسؤولية عن فعل الأشياء وليدة القضاء والقانون لم يبين أساسها، وكل ما قيل يعتبر تحميلا للنصوص بمالا تطيق، ولاأفضل أن تنسب المواليد إلى أصولها بدلا من أن تنسب إلى متبنيها.

وحيث أنه يستخلص في نهاية هذا المطلب (الرابع) أنه لم يتفق على أساس واحد للمسؤولية عن الأشياء أو السيارات وقيل بأن أساسها هو الحراسة، لذلك رأيت أن أختم هذا الفصل بمبحث خامس أتناول فيه المقصود بحارس السيارة والنتائج المترتبة على معيار الحراسة كأساس للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

المطلب الخامس
المقصود بحارس السيارة

إذا رجعنا إلى نص المادة (1/1384) مدني فرنسي ، (138) مدني جزائري، لانجد تحديدا من المشرعين للمقصود، وهذا أمر طبيعي إذا وضع في الإعتبار أن واضع النص الفرنسي (خاصة) لم يكن يقصد وضع حكم خاص، فهذا الحكم قد نتج عن تفسير القضاء له، ولتحديد مفهوم الحارس – في غياب التحديد التشريعي – لابد من إستقراء آراء الفقهاء واجتهاد القضاء الفرنسيين بصدد تحديد هذا المفهوم . علما أن ذلك قد مر بمرحلتين متميزتين على النحو الآتي :

- المرحلة السابقة على صدور حكم محكمة النقض الفرنسية بدوائرها المجتمعة في 02 ديسمبر 1941.
- المرحلة التي بدأت بصدور حكم 02 ديسمبر 1941 وافصل كل مرحلة في فرع مستقل خاتما المطلب بفرع ثالث بشأن نتائج معيار الحراسة.

الفرع الأول

(1) ــ **زهدور (محمد)** : مرجع سابق ، ص 121.

مرحلة ما قبل 1941/12/02

يحدد القضاء الفرنسي مدعوما من جانب الفقه، بأن حارس الشئ هو من له سلطة قانونية عليه يستمدها من حق عيني له على هذا الشئ ، أو من حق شخصي متعلق به .

من هذا التحديد يبدو أن هناك علاقة تربط بين الشئ ذاته وبين الحقوق التي يملكها الشخص عليه، فيكون بذلك حارسا للشئ إذا كان له عليه حق ما وغير حارس له إذا لم يكن عليه أي حق حتى ولو كان يحوزه مجرد حيازة مادية، فهو رغم ذلك لايعد حارسا للشئ. هذا المذهب عرف بما أصطلح على تسميته بنظرية الحيازة القانونية، وقال به الفقيه الفرنسي هنري مازو[1] وكان يستند في تأسيس نظريته هذه إلى نص المادة (1385) مدني فرنسي، الخاصة بالمسؤولية عن حراسة الحيوان، والقاضية ببقاء مسؤولية حارس الحيوان ولو أفلت أو ضل. وبذلك يرى بأن المعول عليه في هذا الشأن هو السلطة القانونية للشخص على الشئ وليس مجرد الحيازة المادية، لأنه حتى مع فقد حارس الحيوان لحيازته المادية يبقى متمتعا بحراسته – لايفقد حراسته – حسب تصريح النص .

يترتب على مبدأ الحراسة القانونية هذه نتائج هامة أولها أن مالك الشئ هو حارسه باعتبار أن مناط الحراسة هو السلطة القانونية على الشئ بافتراض أن المالك هو صاحب السلطة عليه ، إلا إذا أثبت أنه (المالك) قد نقل الحراسة إلى شخص آخر بمقتضى تصرف قانوني أدى إلى أن يصبح هذا الشخص الآخر هو صاحب السلطة القانونية على الشئ.

ينتج أيضا من ذلك أن التابع لايعتبر حارسا حسب النظرية هذه لإفتقاده السلطة القانونية على الشئ من ناحية وخضوعه هو نفسه لعلاقة تبعية تربطه بمتبوعه من الناحية الأخرى، واستعماله للشئ لايعدو أن يكون تنفيذا لأمر صادر إليه من متبوعه (المالك) لأداء عمل معين في زمن معين وفي حدود معينة. مثل أن يطلب مالك السيارة من سائقه توصيل بضاعة معينة إلى مكان معين، ففي هذه الحالة يكون المالك نفسه هو الحارس وليس سائقه.

---

(1) ـــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 16 وما بعدها .
ـــ **زهدور (محمد)** : مرجع سابق ، ص 81 وما بعدها .

ينتج عن النظرية أيضا أن سرقة الشئ لاتؤدي إلى فقدان حراسته من مالكه ولا تنتقل حراسته إلى السارق ، فإن إعتبر الشيء المسروق سيارة وارتكب السارق بها حادثا ما فإن مالكها يسأل عن ذلك الحادث أثناء سرقتها، لكن الأستاذ بيسون - وهو أحد أنصار نظرية الحراسة القانونية هذه - تدارك هذا الخلل وأعلن في مثل هذه الحالة - حالة إرتكاب السارق حادثا بسيارة مسروقة - أنه يمكن إعفاء مالك السيارة من المسؤولية متى ثبت أن الحادث وقع نتيجة خطأ السائق وألا يكون هو قد إرتكب خطأ[1]. لذلك ونظرا لمجافاة هذه النتيجة وغيرها للعدالة، تحول القضاء عن نظرية الحراسة القانونية، لأنه لايعقل أن يحاسب المسروق منه أو يسأل باعتباره حارسا للشئ في الوقت الذي يكون فيه معدوم السيطرة عليه سيطرة فعلية، وفي الوقت الذي تنتقل فيه السيطرة إلى السارق، الذي يستطيع بدوره أن ينقلها إلى غيره مما يترتب على ذلك من نتائج.

ولهذا تحول الإتجاه إلى معيار آخر غير معيار السلطة القانونية : إنه معيار السلطة الفعلية المباشرة على الشئ (المرحلة الثانية).

الفرع الثاني
حكم الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية
1941/12/02 (قضية ، د. فرانك)

يعتبر هذا الحكم بداية المرحلة الثانية ، وقد صدر بشأن قضية الدكتور فرانك، التي تتلخص وقائعها في تسليم (د. فرانك) سيارته لإبنه بمناسبة ليلة رأس السنة. فذهب الإبن بالسيارة إلى نانسي وتركها هناك أمام ملهى ليلي دخله للهو، في الصباح إكتشف سرقة السيارة بوجودها بمكان مهجور بعد أن إرتكب بها السارق المجهول حادثا مميتا لأحد الأشخاص ولاذ بالفرار.

طالبت أرملة القتيل الدكتور فرانك بالتعويض على أساس المادة (1/1384) مدني فرنسي، المادة (138) مدني جزائري، إستنادا إلى أنه كان حارسا للسيارة وقت إرتكاب

(1) ـــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 16 وما بعدها .

الحادث المميت، فرفضت محكمة الموضوع الدعوى، وأيدتها محكمة إستئناف نانسي، بتاريخ 10 جويلية 1931 . نظرا إلى أن الدكتور فرانك لم يعد حارسا لإستحالة ممارسته سلطته التي تتضمنها الحراسة من إستعمال وإشراف ورقابة بعد سرقة السيارة (الشئ).

طعنت أرملة المتوفي بالنقض في الحكم، وبتاريخ : 03 مارس 1936 قضت الدائرة المدنية لمحكمة النقض بإلغاء الحكم المطعون فيه مؤكدة أن مالك السيارة (فرانك) يظل حارسا لها، وأن السرقة لاتؤدي إلى فقدان الحراسة (نظرية الحراسة القانونية)، وأحالت الدعوى – بعد حكم الإلغاء – إلى محكمة إستئناف بيزا نسون للفصل من جديد في موضوعها، وقضت هذه المحكمة بحكم مؤرخ في 25 فيفري 1937 بدورها بأنه لامحل لمطالبة مالك السيارة بالتعويض لأنه إستنادا إلى نص المادة (1/1384) مدني فرنسي، يفقد المالك حراسته ورفضت الدعوى.

طعنت الأرملة مرة أخرى بالنقض في الحكم مما أدى إلى عرض الأمر على جميع دوائر محكمة النقض مجتمعة والتي قررت رفض الطعن وجاء في هذا الحكم : " إن فرانك وقد حرم من إستعمال وتوجيه ورقابة سيارته لم يعد حارسا لها، وبالتالي لايخضع لقرينة المسؤولية المنصوص عليها في المادة (1/1384) مدني فرنسي، وهكذا تحولت محكمة النقض عن نظرية الحراسة القانونية .

واعتنقت نظرية الحراسة الفعلية والتي هي في جوهرها ممارسة سلطات الإستعمال والتوجيه والرقابة بصورة فعالة على الشئ، وذلك بصرف النظر عما إذا كانت هذه الممارسة ترتكز على حق قانوني أم لا، وهذا هو التجسيد المادي لفكرة الحراسة الفعلية(1) ثم أن هناك مظهر أدبي (معنوي) مكمل للمظهر المادي لفكرة الحراسة، فإذا كان الحارس هو من يباشر السلطة الفعلية على الشئ بعناصرها الثلاثة، فيلزم أن تكون هذه المباشرة صادرة عن إرادة مستقلة لصاحبها. في حين وجد هناك من يخلط بين فكرة الإستقلال للإرادة في مباشرة سلطات الحارس وبين فكرة المصحلة التي يسعى إليها ، بحيث إعتبر الحراسة الفعلية هي ممارسة الحارس لسلطات الإستعمال والتوجيه لحسابه الخاص.

(1) ــ ألغت محكمة النقض الفرنسية أيضا حكما حديثا في الإستئناف حاول العودة إلى فكرة السلطة القانونية (نقض مدني 24 مارس 1966، **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 19 هامش رقم 2 .

غير أن الدكتور أبا زيد عبدالباقي[1] في رسالته يعتقد أن الأخذ بفكرة الإرادة المستقلة في ممارسة السلطات الفعلية أكثر دقة من فكرة المصلحة. ذلك لأنه من الممكن وجود الشئ بين يدي شخص يباشر عليه سلطات الإستعمال والتوجيه والرقابة بإرادته المستقلة، ومع ذلك لايمارس هذه السلطات لحسابه الخاص أو الشخصي. أي لايهدف إلى تحقيق مصلحة شخصية ما، ومثال على ذلك : المودع لديه، فترك شخص سيارته وديعة لدى صاحب أحد المرائب لبيعها أو لإصلاحها يؤدي إلى إنتقال الحراسة إلى المودع لديه، إذ أنه يكون صاحب السيطرة الفعلية على السيارة، فإذا ما وقع حادث أثناء قيام أحد تابعيه بتجربتها بعد إصلاحها فإن صاحب حظيرة السيارات يكون هو المسؤول لا المالك، ولكن لو أخذنا بفكرة المصلحة لاعتبرنا أن الحراسة مازالت لمالك السيارة، وهو مالا يمكن التسليم به.

وكذلك الوضع بالنسبة لحالة أمين النقل إذ أن الناقل يمارس على الشئ المنقول سلطات الحارس من توجيه ورقابة ويصدر ذلك عن إستقلال تحتمه وظيفته، فإذا ما نشأ عن نقل الشئ ضرر أثناء ذلك ينبغي أن يسأل أمين النقل بوصفه حارسا لا مالكا للشئ المنقول.

وبذلك يتضح لنا عدم دقة فكرة المصلحة الشخصية وأن الأخذ بفكرة التصرف الإرادي المستقل أقرب إلى الصواب[2] وانتقل من هذا إلى الفرع الثالث الموالي لألقي الضوء على نتائج معيار الحراسة.

الفرع الثالث
نتائج معيار الحراسة

إذا أخذ بمعيار فكرة الحراسة الفعلية المتمثل في أن يكون الشخص حارسا للشئ كلما كانت له عليه سلطة فعلية تمكنه من ممارسة إستعماله ورقابته وتوجيه على نحو مستقل، أعتبر قائد السيارة حارسا لها إذا إجتمع لديه تلك العناصر والصفة بالمعنى المتقدم. والعكس أن قائد السيارة لايعد حارسا لها إذا لم يعد له عليها سوى المظهر المادي للحراسة الفعلية من

(1) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 20 .
(2) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 20 ، 21 .

سلطات. ولذلك يفترض أن المالك هو الحارس لأن وضعه طبقا للمفهوم العادي للأمور هو الذي يملك على الشئ سلطة فعلية بعناصرها الثلاثة، كما أنه يمارس هذه السطة بإرادة مستقلة، ويعد حارسا أيضا كل شخص آخر نقل إليه المالك سلطاته في الحراسة كالمودع لديه والمستعير، وقد حكم : " إذا أعيرت سيارة بسائقها، فإن المعير عادة يحتفظ بالحراسة، ومن ثم يكون هو الحارس، كما يكون سائق السيارة تابعا له "[1]. فالتابع ينفذ تعليمات متبوعه ويتقيد بها. بينما يعتبر السارق حارسا للشئ المسروق، إذ أنه يمارس عليه كل سلطات الحارس في الوقت الذي يفقد فيه المسروق منه كل سلطاته عليه، فلا يعد حارسا. غير أنه تليق الملاحظة في هذه الحالة بأن مجرد إدعاء المسروق منه السرقة لايكفي لإعفائه من مسؤوليته كحارس إلا إذا أثبت واقعة السرقة حتى تنتفي عنه صفة الحارس.

وبذلك أكون قد وضحت ولو باختصار المقصود بالحارس في القانون المدني الفرنسي والجزائري معا للتلازم والتطابق.

والخلاصة التي يمكن إستنتاجها من المباحث الثلاثة السابقة جميعها أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات إختلف نظامها في تشريعات الدول سواء من حيث الشكل أو من حيث الموضوع بحيث أن بعض الدول قد نظمتها في القانون المدني وبعضها الآخر لم تنظمها واكتفت بتطبيق القواعد العامة عليها. بينما بعض آخر من الدول قد خصتها بنوعين من القواعد كما مر معنا مثلا بحالها في لبنان وإسبانيا، ومن حيث الموضوع فقد أقامتها بعض الدول على أساس الخطأ، بينما البعض تقيمها على قرينة الخطأ في الوقت الذي هي مبنية في دول أخرى على الضرر (الإتحاد السوفياتي).

ولقد تبين لنا من خلال ما سبق كيف أن المشرع الفرنسي وعلى غراره المشرع الجزائري كيف شعرا بعدم كفاية النصوص العامة التي تحكم المسؤولية المدنية القائمة على الخطأ التي تحدد موقع المضرور في حوادث السير وعلى أثر إرتفاع الإنتقادات الفقهية وتعليق الشراح على نصوص القواعد المطبقة على المسؤولية المدنية في مادة حوادث السيارات، واقتراحات متعددة للحلول في قالب مشاريع قوانين حمائية للمضرورين.

---

(1) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 21 . هامش رقم 1 .

ثم إنه قد رأينا كيف أن القضاء إكتشف في فرنسا نص الفقرة الأولى من المادة (1384) مدني فرنسي وتوسع في تفسيرها وتطبيقها على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تبعا لما إستجد عقب الثورة الصناعية طوال القرن التاسع عشر ومنتصف القرن العشرين، وكنا رأينا الإضطراب الذي وقع فيه القضاء الفرنسي بين الإبقاء على مبدأ التفسير الحرفي للنصوص وذلك بعدم تحميل نصوص المسؤولية المدنية مالا تحتمله، وبين مبدأ النظرة الإجتماعية للمضرور بتحميل النص معنى إنسانيا لتعويض هذا المضرور عما لحقه من ضرر حتى ولو تم ذلك باستخدام القضاء سلطة وحرية في التفسير قد تصل إلى تكريس قواعد ترقى إلى درجة التشريع مادام أن الغرض من ذلك هو معالجة مشاكل إجتماعية وإنسانية، وهكذا برزت لنا بعض الأحكام القضائية في (فرنسا) تأخذ بقرينة الخطأ، أو قرينة المسؤولية، وبذلك إنتهى من هذه الخلاصة إلى إضافة مبحث رابع أعتبره لازما كمقدمة لبحث التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات قبل شرح أحكام هذا الأخير في الفصل الثاني الموالي، وأعرض في هذا المبحث الرابع لظهور التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية والموقف منه.

المبحث الرابع
ظهور التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والموقف منه

على مر العصور والإنسان يبحث عن وسائل الأمن والأمان وعن الأسباب التي تمكنه من الحفاظ على سلامة جسمه من الأذى وماله من التلف والضياع. وعلى مر السنين كانت هناك قواعد دينية وخلقية تضبط وتقدر سلوك هذا الإنسان في معترك الحياة، لذلك أقسم هذا المبحث إلى مطلبين موجزين أولهما حول تطور الحاجة إلى الأمان وتاريخ التأمين، وثانيهما موقف الدين والتشريع من التأمين.

المطلب الأول
تطور الحاجة إلى الأمان وتاريخ التأمين

إن الإنشغال بما بعد الغد، وتصور المستقبل هما أخص مايخص الإنسان، وعلى طرفيهما الحاجة إلى الأمان التي يشعر بها بمزيد أو قليل من الوعي كل فرد، ومع ذلك فتاريخ التـــأمين يعتبر حديثا نسبيا لأنه يعتمد على فن رياضي لم يكتمل و لم ينشأ إلا خلال القرن الســـابع عشر.

لقد عرفت العصور الوسطى صيغا إبتدائية مهمة للتأمين، ولاسيما فيما يعـــــرف بـــ " المخاطرة الكبرى في القرض " الذي يتشكل من خليط من المضاربة والتأمين .

فالتاجر المقرض لايكون له أي حق في إستعادة القرض في حالة فقدان السفينـــــــــة (وظيفة التأمين)، ولكن إذا عادت هذه السفينة من أسفارها البعيدة بالسلعة المحملة، فـــلا يكون هناك تعويض فقط للمقرض وإنما هو أيضا يشترك بشكل واسع في الفائدة التي تجلبها العملية (ظاهرة المضاربة).

إن التأمين البحري قد إنطلق لما إختفت المساهمة المضاربية (الربوية) في الأرباح الـــتي حرمتها الكنيسة لأنها ربوية، ومنذ ذلك الحين أصبح التاجر يضمن فقط خسارة قيمة السفينة وحمولتها في حالة الحادث، مقابل الدفع المسبق لبعض المبلغ.

إن ميلاد التأمينات البرية لم يزل متأخرا جدا، ولا يعود إلا إلى القرن الثامن عشر، لأن حاجة الأمان وقتئذ منظمة بشكل متزامن في النظام العائلي التقليدي.

إن العمران (المدنية المتنامية) والتصنيع من جهة وتراجع التضامن العائلي من جهـــة أخرى يليق تعويضهما بالتأمين والتعاون وهما ينميانه طوال القرن التاسع عشـــــــــــر(1)، ولا حاجة للتذكير بالوضعية الديمغرافية لفرنسا أوالجزائر أو لغيرهما من الـــدول في القـــرن العشرين أو القرن التاسع عشر لمعرفة درجة النمو أو الركود.

وبالنسبة لتنامي المدينة تطرح مشكلة الحاجات الجديدة وخاصـــة في مجـــال النقـــل والسلامة (الأمن) إثر الحرب العالمية الثانية، فقد هيمنت على إنشغالات الدول الجوانـــب الإقتصادية والإجتماعية واتخذت إجراءات ترمي إلى حماية الفرد بشكل آخر غير التضـــامن العائلي (سابقا).

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** Droit des Assuranances, 2eme, ed , Dalloz, 1977, P 7 .

هذا الأمن (السلامة) المحتم يمارس بالخصوص في مجالين وبتقنيات تختلف :

- الإلتزام بالتأمين في مادة المسؤولية .
- والضمان الإجتماعي الذي هو تأميم حقيقي لبعض فـــروع التـــأمين في مـــادة : المرض، الأمومة، الشيخوخة، الوفاة.

ويمكن توضيح ذلك بإيجاز كما يلي في فرعين :

الفرع الأول
الإلـــتزام بالتأميـــــن

قبل الحديث عن الإلتزام بالتأمين يمكن الإشارة بادئ ذي بدء إلى أن للتأمين تعـــاريف مختلفة تفيده فائدة علمية وعملية لأن دراستها ومقاربتها تظهر القصور في تعريف أو آخـــر، وتلك الدراسة والمقاربة تفيد في التوفيق بينها جميعا وتوصل إلى تعريف شامل للتأمين وأورده فيما يلي إضافة إلى ما سبق من تعريفاته في الفصل التمهيدي : " التأمين نظام يصمم ليقلـــل من ظاهرة عدم التأكد الموجود لدى المستأمن وذلك عن طريق نقل عبء أخطار معينـــة إلى المؤمن، والذي يتعهد بتعويض المؤمن له عن كل أو جـــزء مـــن الخســـارة الماليـــة الـــتي يتكبدها"(1).

وبعد هذا التعريف الوجيز يمكن أن أقول بأنه منذ قرار محكمة النقض الفرنسية الـــذي أصدرته الغرفة المدنية في 16 جوان 1886 فيما يتعلق بوفاة عامل جرح في إنفجار غلاية، قد أطلق من المادة (1/1384) مدني فرنسي تفسيرا أصبح مصدرا بوضع أسس المسؤوليـــــــة عن الأشياء بدون خطأ ثابت، وبعد ذلك بقليل أكد قانون 09 أفريـــل 1898 بشـــــــأن تعويض حوادث العمل الحركة المطلقة من القضاء بتأسيس نظام خاص للمســـؤولية بـــدون خطأ لصالح العمال الأجراء ضحايا حوادث العمل. ومنذ ذلك الحين أصبح أرباب العمـــل مسؤولين مسؤولية شخصية آلية قائمة على الخطر المهني ولكن جزافية، والـــذين يكونـــون

(1) ــ **د. محمد طلبة عويضة** ، و **د. سلامة عبدالله** : مبادئ التأمين ورياضياته، طبع دار النهضة العربية، القاهرة، 1975 ، ص 25 ، 32 .

مؤمنا لهم جماعيا. وبعد وقت قليل أملى قانون 31 مارس 1905 حلول المؤمن محل رب العمل المسؤول قانونيا في الدعوى من أجل التعويض، ثم إن قانون 30 أكتوبر 1946 وجب عليه تكملة هذا التطور بإدخال التعويض عن حوادث العمل في النظام العام للضمان الإجتماعي[1].

إن توسيع المسؤولية المدنية في القرن العشرين هو ظاهرة معروفة جدا : فمع المكننة صارت الحوادث تتزايد أكثر فأكثر وأن عبء حوادث المرور صار مشكلة تطرح نفسها في جميع البلدان ذات المستوى المعيشي المتقدم[2].

إن حوادث وأخطار الحياة المعاصرة ضاعفتا من دعاوى المسؤولية المدنية التي تتلقاها المحاكم، وخاصة تلك التي تقام على قاعدة المادة (1/1384) مدني فرنسي ، المادة (138) مدني جزائري.

إن الإنشغال العادل بحماية الضحايا قد جلب مظالم جديدة بتأسيسه إدانات ثقيلة وشاقة لمسؤولين مدانين أخلاقيا بصورة قليلة أو غير مدانين.

إن تأمين المسؤولية هو وحده الذي سمح بالتوفيق بين تعويض الضحايا والحفاظ على الذمة المالية للمسؤول – كما سنرى – وأن هذا التدحرج لعبء التعويض من على عاتق المسؤول إلى عاتق مؤمنه[3] قد اظهر بعض الكتمان، وبإمكان التأمين أن يثقل بالديون جانب مسؤوليات الأفراد التي جعلتها المكننة خطيرة (فالتأمين هو الذي سيدفع). ومع ذلك إذا كان سلوك الفاعل مستوجبا للعقاب ، فيعود للمسؤولية الجزائية عقابه على أخطائه، العمدية أحيانا أو الخفيفة، أو لمجرد عدم الإنتباه في الغالب.

إن الدور الأساسي للمسؤولية المدنية يقيم من جانب الضحايا إذ هو يلائم الضمان، وهذا الضمان يقويه بشكل كبير وجود التأمين من المسؤولية[4].

---

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 11 .

(2) ـــ أنظر تعريف التأمين من المسؤولية ، ص 17 من الفصل التمهيدي .

(3) ـــ **د. حسن عبدالرحمن قدوس** : التعويض عن إصابة العمل، مكتبة الجلاء، المنصورة، 1989 ، ص 241 .

(4) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 12 .

فالمسؤولية والتأمين يعكسان دعواهما التعاونية: ففي أيامنا كل ضحية تحاول أن تجد كبش فداء مسؤول عن المأسي –التي قديما- كانت في غالب الأحيان مردودة للقدر وحده.

وإذا كان القضاء قد إعترف بإدعاءاتهما (دعاواهما) فإن التأمين قد خبر ميدانا للمسؤولية المتكشف. وبالمقابل فإن وجود التأمين يعطي بالتأكيد للمحاكم محاولة تضخيم الإدانات يالتعويض، مادام حقيقيا أن تقدير التعويض الكامل يتضمن هامشا مناسبا من المرونة، وأنه من جهة أخرى فإن أدانه المسؤول المضخمة عندما يكون معسرا ما هي إلا وَهْمٌ.

هكذا صارت أحسن ضمانة لضحايا الأضرار هي تأمين المسؤولية والذي هو تقنية لاتضاهي للحماية الإجتماعية. وقد إعترف به المشرع، وهو يصدر تأمينات إلزامية لم يتوقف عددها عن التزايد. إن الإلتزام بالتأمين، من غير شك، واحد من الخصائص الحالية الأكثر صداما في القانون المعاصر للتأمين.

فالحرية التعاقدية كانت المسلمة لليبرالية في القرن التاسع عشر، حيث كان الفرد حرا في أن يتعاقد أو لا يتعاقد، حرا في إختيار المتعاقد معه. وحرا في تحديد مضمون العقد. لكن حرية القرن العشرين تجد حدودها في الخير العام والضرورات الإجتماعية : إن حماية الضحايا قد ظهرت إذن كهدف لضرورة إجتماعية عليا للتمسك بالحرية التعاقدية الكلية.

ولقد بدأ المشرع الفرنسي بتنظيم التأمين (قانون 13 جويلية 1930)، ونشاط التأمين (مرسوم 14 جوان 1938 وكذا مرسوم 30 ديسمبر 1938) أي تنظيم مضمون العقد ومراقبة شركات التأمين.

فالإلتزام بالتأمين قد أدخل في مجالات خاصة من مثل النقل والصحة العمومية، وكان له حقيقة أثر على الجمهور إبتداءا من قانون 27 فيفري 1958 المؤسس للإلتزام بالتأمين في مادة سير السيارات البرية ذات المحرك[1].

(1) ـــ وكان الوضع القانوني السائد في فرنسا آنذاك منعكسا أو سائدا في الجزائر المحتلة، وإلى غاية صدور التشريعات الوطنية المماثلة وتطبيقها بعد الإستقلال.

قبل ذلك كانت نسبة 95% من أصحاب السيارات مؤمن لهم إختياريا. أما أصحاب الدراجات النارية وماشا بهها فكانت نسبة تأمينهم قليلة، و لم يخطر ببال أحـــد أن ينـــاقش أساس مثل هذا الإلتزام حيث إشتهر من جهة أخرى في معظم البلدان المستعملة للمحركات بقوة، وشهدت العشرية الأخيرة توسع الحركة. وحاليا يمكن حصر ما يقـــارب الخمســـين إلتزاما بالتأمين في مادة المسؤولية المدنية، وخاصة في مجالات وسائط النقـــل والمســـؤوليات المهنية والهوايات ويجب ملاحظة أن وجود إلزام بالتأمين يفترض رقابات وجزاءات مدنيـــة، بل جزائية تجاه المخالفين، وتزامنا مع ذلك يجب على المؤمنين أن يوفروا للمؤمن لهم عقـــودا تتضمن الحد الأدنى من التغطيات القانونية الإلزامية، ويجب على السلطات الوصية الســـهر على ألا تكون العقود غير متجانسة مع إستبعاد الأخطار التي تقطع الضمان المفروض قانونا. فإذا كان الإلزام بالتأمين قد أصدر فالنظام العام يفترض أن المؤمن له الذي أوفى بشكل تـــام بمختلف إلتزاماته المتولدة من عقد التأمين يكون مضمونا(1).

الفرع الثاني
الضمـــــان الإجتماعـــــي

يعتبر الضمان الإجتماعي تأميما حقيقيا للتأمين فلقد كان الإلتزام بالتأمين في الضمان الإجتماعي مشددا بإحتكار الأجهزة أو الهيئات التي تشرف عليه، في حين أن تأميم شركات التأمين لا يمنع من بقاء تسييرها في شكل الشركات الخاصة(2).

فإذا كان الضمان الإجتماعي قد دشن وعمم سنة 1946 في بعض المفاهيم السياســـية فإن إعتبارات النظام التقني تكافح كذلك لصالحه.

فالتأمين الخاص يجهد قدر إستطاعته للإبقاء على التوازن بين الأقساط الـــتي يتلقاهـــا والحوادث التي ينبغي عليه تسويتها في بعض الفروع.

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 13 .
(2) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 31 .

وإعتبارا للنفقات العامة لكل مؤسسة، فإن المؤمن يبيع الأمن مقابل ثمن هو القسط. فإذا تفاقم الخطر فإن سعر تكلفته يزداد أيضا، وبهذا الخصوص، فإن بعض الأخطار الإجتماعية المقومة بكلفتها الفعلية تكون بسعر أكثر بكثير من السعر الذي يستطيع المؤمن له دفعه. فالمريض والشيخ، والعاجز جميعهم يكون من الناحية التقنية قابلا لتأمين غير سليم بالنظر لخطرهم الشخصي. ولهذا فإن الضمان الإجتماعي لا يستطيع تغطية الأخطار الإجتماعية سوى من طريق سياسة إعادة توزيع المداخيل التي تخصه هو، وفي التأمين يدفع السليم (غير المريض) قسطا لتأمين المريض الذي هو محدد بالنظر للأخطار الحقيقية للمرض الذي يعانيه إحصائيا حسب سنه وحالته الصحية وحسب قانون الأعداد الكبيرة. بالمقابل فإنه في الضمان الإجتماعي، يصب السليم إشتراكات غير متناسبة مع الخطر الذي تمثله، ولكن عن مداخيله[1]. وهو ماليس له علاقة ودخل مع حالته الصحية، لأنه يشترك من أجل المعتل الصحة مثلما يدفع الغني من أجل الفقير، والأعزب من أجل المتكفل بعائلة كبيرة العدد.

إن التأمين الخاص وجب عليه النزول للضمان الإجتماعي عن الدور الذي لم يكن في الواقع من مهمته القيام به. وفي هذا المقام وحتي في الفروع التي يغطيها الضمان الإجتماعي الذي لم يضمن قط غير تعويضات دنيا، فإن التأمين الخاص يحتفظ بدور تكميلي من أجل ضمان شامل أكثر: التأمين على الحياة والتأمين من الحوادث ليسا سوى أمثلة عن هذا التكميل[2].

المطلب الثاني
الموقف من التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

(1) ـــ في النظام العام للضمان الإجتماعي فإن الإشتراكات تدفع من قبل رب العمل والأجير على أساس أعلى أجر (الحد الأعلى للأجر)، وفي نظام العمال المستقلين ، فإن الإشتراكات تكون محددة بالنسبة لمداخيل المؤمن له.
أنظر مرجع **لامبارفاير** : قانون التأمينات ، مرجع سابق ، ص 31، 32.

(2) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 32 .

ثار التساؤل حول مدى صحة التأمين غير المحدد وبما أن التأمين من المسؤولية ولا سيما في حوادث السيارات وخاصة التأمين الإلزامي والذي يعتبر تأمينا غير محدد المبلغ المؤمن عليه عند التعاقد لأنه تأمين من الأضرار.

فلقد إنقسم الفقه حول هذا الأمر إلى إتجاهين[1] كالأتي:

- إتجاه يذهب إلى بطلان العقد الذي لا ينص فيه على مبلغ محدد وذلك بدعوى إستحالة تحديد القسط في هذه الحالة لأنه من المعروف أن يتحدد القسط في الغالب بالنظر إلى مبلغ التأمين.
- إتجاه أخر يرى العكس وأفتى بمشروعيته إعتمادا على الحجتين الأتيتين:

أولا : إن مبلغ التأمين قابل للتحديد على أساس ما يصيب المؤمن له من ضرر وقت تحقق الخطر.

ثانيا : إن قسط التأمين يقبل التقدير بالإستناد إلى أعلى قيمة متوقعة للضرر عند تحقق الخطر. وهذا هو الرأي الراجح لدى الفقه وأخذيه قانون التأمين الإلزامي على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في مصر (المادة (6) من قانون رقم 449 لسنة 1955) بحيث ألزم المؤمن بأن بدفع قيمة التعويضات المحكوم بها قضائيا مهما بلغت قيمتها. وعندنا في الأمر رقم : 74-15 المعدل والمتمم، تنص المادة (10) مكرر من القانون رقم 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988 المعدل والمكمل للأمر رقم 74-15 على مايلي: " لا يلتزم مؤمن السيارات إزاء الضحايا و/ أو هيئات الضمان الإجتماعي والدولة والولايات والبلديات التي تحل محله، إلا بتسديد التعويضات التي وضعها الجدول على عاتقه ... ".

ومع ذلك فإنه يمكن إعتبار أن التأمين غير المحدود يشكل خطورة على مصالح المؤمن من ناحيتين :

أولا : أن المؤمن له سوف يظهر عناية وحرصا اقل في تعامله مع الخطر فهو في ذلك مطمئن إلى أنه سيحصل على تعويض كامل .

(1) ـــ **د. محمد حسان محمود لطفي** : الأحكام العامة لعقد التأمين، دراسة مقارنة بين القانون المصري والفرنسي، دار الثقافة للطباعة والنشر، القاهرة ، 1988 ، ص 165 .

ثانيا : إن القاضي يميل دائما إلى الحكم بتعويض كبير في دعاوى المسؤولية طالما كان هناك المؤمن الذي سيعوضه مهما بلغ مبلغ التعويض، ولاسيما إذا كان القانون يلــزم هــذا الأخير بالتعويض بغير حدود.

وكل هذا لايقدح في مشروعية التأمين حتى ولو كان غير محدد سواء مــن الناحيــة القانونية أو الفنية، بدليل إعتراف المشرع به في مجال التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنيــة الناجمة من حوادث السير. كل هذا في إعتقادي بأن دينامية التأمين تكمن في واقــع كونــه عملية ثانية لاثانوية. فعملية التأمين تتبع النمو الإقتصادي، ونمو التأمين يسير برفقــة النمــو الإقتصادي والصناعي عموما. فتوسع صناعة التأمين ليس إلا نتيجة لإزدياد الدخل القــومي وخاصة الدخل المتوسط للفرد من السكان.

والأكيد أن البعض قد إستخدم الدين لضرب نمو التأمين، ولكن هذا لم يمنع وجــوده ولا بعض توسعه في البلاد العربية والإسلامية، ناهيك عن أنه قطع مراحل كبيرة في الــبلاد المصنعة.

إن التأمين حماية للغير المتضرر، إنه حماية للضحايا.

وفي الحقيقية فقد تولدت مفاهيم جديدة للعدالة شيئا فشيئا في الضــمير (الــوعي) المعاصر : المفهوم الأول والأساسي هو أن " كل ضرر عارض يتحمله فرد أو مجموعة أفراد يستدعي الإصلاح إجتماعيا وإنسانيا وهذا بطريقة أكثر إلزامية متى كانت ضحيته شــخص منه عندما يكون الضرر ماديا فقط ".

مع هذا الإنشغال المرتبط بتعقد العالم الحالي صار نادرا ما يكون للضحية غير مــدين واحد ومن نوع واحد. ذلك أن السيد رونيه سافانييه يفرحه (يروقــه ، يستحســن) في واحدة من وقائعه الحديثة Chronique[1]. ويعدد المدينين المتاحين، على أثر الحادث، أنــه أحصى منهم عددا بين خمسة عشر إلى ثمانية عشر مشترك في الإلتزام، وليس الأمر إلا مثالا، والواقع أنه في الحادث الذي يسبب ضررا جسمانيا فإن " الجمهــرة " مــن المشــتركين في الإلتزام نحو الضحية، يمكن أن تتغير عددا وتركيبا . " والمسألة تطرح إذن بتنظيم Ordonner

(1) - **BOURHAN ATLLAH ,** Le Droit Propre de La Victime et Son Action Directe Centre L'assureur de La Responsabilité Automobile Obligatoire L.G.D.J , PARIS, 1967, P 15 et S .

حقوقها Créances خلال أو عبر جمهور المتنازعين من مشتركيها في الإلتزام " إن نتيجة هذا التشابك للمدينين هي في النهاية ليست سوى كيان المجتمع، المجموعة التي هي المدين العـــام بهذه التعويضات، والواقع أن المسؤولية المدنية تقوم بإعادة توزيع عبء الضرر، كما تستعمل اليوم وتجهز الضريبة من أجل إعادة توزيع المداخيل.

وفي الصورة التي لاتكون فيها المسؤولية عقوبة، فإن مَثَلَ المجتمع الجيد التنظيم ســـوف يصبح هو تعويض العبء بين أعضاء هذا المجتمع.

هذه النتيجة لم تكن لتبلغ إلا بفضل التأمين من المسؤولية الذي يلعـــب دور المـــوزع المعيد للدخول. وهذا العمل قد قاد الفقه إلى ملاحظة أن تطور المسؤوليات والتأمينـــات أو نموهما يشكل بينهما حميمة وارتباطا لاينفصم، كما قادهم إلى التأكيد بأن الثاني (التأمين) هو الذي سمح بالأول (المسؤولية).

ومع ذلك فإنه إذا لم يمكن أن يعقد الترابط ما بين التأمين والمسؤولية فإنه لاينبغـــي أن يستخلص من ذلك بأن التأمين هو قوة تدريب (تجريب) ففي الحقيقة فإن التأمين ونظـــام المسؤولية هما موضوعان لقوى خارجية والتي هي في الأصل تطورهما، هذه هـــي هياكـــل المجتمع (تركيباته) الصناعي والتي هي ذاتها التي أوجدت هذا التحـــول، فـــالرقي الـــتقني، وتوسع القطاع الثالث (فئة السكان التي تعمل في التجارة والخدمات والتأمينات) همـــا في الأصل من تحول مادة المسؤولية، والتأمين ليس له من دور غير تســـهيل التحـــول ولـــيس تحريضه، ويليق إذن – كما نعتقد – [كما يقول برهام] عدم توزيع الأزمات التي عرفهـــا التأمين والمسؤولية على الواحد أو على الآخر، وإنما على التطور العام للحضارة الصناعية[1] والمشاكل التي يطرحها التأمين، تأمين السيارات بقوة، هي تلك الإنشغالات الـــتي تـــلازم المؤمنين بقـــوة (نسبة الحوادث المرتفعة) وهو على حق في ذلك.

والخلاصة[2] : رأيت من المفيد، عقب هذا الفصل الأول أن أورد بعض مـــا ورد في التقرير التمهيدي حول إقتراح القانون المعدل والمتمم للأمر رقم 74 – 15 المؤرخ في 30 يناير

(1) ـــ **عطاالله (برهام)** : مرجع سابق ، ص 16 .

(2) ـــ المجلس الشعبي الوطني ـــ الفترة التشريعية الثالثة ـــ دورة الربيع لسنة 1988، لجنة التخطيط والمالية ـــ التقرير التمهيدي حول القانون رقم : 88-31 المؤرخ في 19 يوليو 1988 المعدل والمتمم للأمر رقم 74-15 ، ص 01

1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، عند تطرقه في الصفحة الأولى إلى تطور القانون الوضعي في هذا المجال حيث ورد فيه بالحرف : " لقد كان الحق في التعويض في ظل التشريع الصادر قبل سنة 1974 يقوم على المسؤولية المدنية، كما ورد في القانون المدني ، لذلك فإن تحديد مبلغ التعويض كان خاضعا للتقدير المطلق للجهات القضائية المختصة. وعليه فإن تعويض الأضرار الجسمانية آنذاك يراعي درجة مسؤولية الضحايا، وبالتالي فقد كانت الضحايا التي تنسب لها مسؤولية الحادث أو ذوي حقوقها لاتستفيد من التعويض، بل وحتى كانت في بعض الحالات تحرم من ذلك بشكل تام.

ومن جهة أخرى، فإن إنعدام إطار عام يحدد نظام موحد للتعويض يفسر سبب إختلاف مبالغ التعويضات الممنوحة للضحايا من حالة إلى أخرى.

إن الإهتمام الرامي إلى حماية مجمل الضحايا في حوادث المرور وكذا الحرص على ضمان التعويض المنصف قد أديا إلى إعداد نظام تعويض يضمن قانونا لمجمل الضحايا تعويضا، بغض النظر عن حصة مسؤولياتها في وقوع الحادث، وتأسيس جدول يعتمد كقاعدة لحساب جميع التعويضات "(*).

هذه الإعتبارات وغيرها هي ما جعلني أخصص هذا الفصل الأول لبحث القواعد العامة المختلفة للمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في أنظمة دول مختلفة، نشأة وتطورا واستقلالا أو إتصالا مع القواعد العامة وكذلك إتساعات أو ضيقا حسب الأساس الذي تقوم عليه .

وبالرجوع إلى كل ماتقدم أقرر في النهاية بأن النظام العام لهذه المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات قاصر عن حماية المضرورين في تلك الحوادث، ولابد لحل المشكلة بالنسبة لهؤلاء الضحايا بشكل أكثر إنصافا من التفكير في نظام آخر هو التأمين، وهو ما سنتناوله في الفصل الثاني الموالي وما بعده.

(*) ـــ سوف أعود لهذه المسألة (تقدير التعويض) في الفصل الرابع لاحقا .

الفصل الثاني
ميدان تطبيق التأمين الإلزامي
(الأمر رقم : 74 – 15)

M

كل نظام قانوني له أحكامه وشروطه، وآثاره، ونظام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر (الأمر رقم : 74 – 15) كذلك له أحكامه وشروطه وآثاره .

حتى أتناول ذلك كله بالتدريج، عبر مراحل في هذا الفصل وفي الفصول الموالية، ينبغي بادئ ذي بدء أن ألاحظ بأن ميدان تطبيق هذا الأمر المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام التعويض عن الأضرار، والمعدل بالقانون رقم 88 – 31 المؤرخ في 19 يوليو 1988، أقول لم يكتمل حصره وتحديده إلا بعد صدور المراسيم الأربع التطبيقية له المؤرخة في 16 فبراير 1980، وهي على التوالي : المرسوم رقم : 80 – 34 المتضمن تحديد شروط تطبيق المادة : 07 من الأمر رقم : 74 – 15 .

والمرسوم رقم : 80 – 35 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها التي تتعلق بالمادة (19) من الأمر رقم 74 – 15. والمرسوم رقم 80 – 36 المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بطريقة تحديد نسب العجز ومراجعتها التي تتعلق بالمادة (20) من الأمر رقم 74 - 15 .

وأخيرا المرسوم رقم : 80 – 37 المتضمن شروط تطبيق المادتين : (32 هـ) و (34) من الأمر رقم : 74 – 15 المتعلقتين بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الظابطة لتدخله.

من هنا أقول بأن إنطلاق تطبيق الأمر رقم : 74 – 15 قد حصل في الجزائر فعليا من حيث الزمان إبتداءا من صدور هذه المراسيم الأربعة المذكورة، والتي لم يرد في أي منها أي ذكر لكيفية تطبيقها من حيث الزمان : سواءا بالنسبة لها هي ذاتها أو سواء كذلك بالنسبة

للأمر رقم : 74 – 15 فيما يخص حوادث السير السابق حصولها قبل نشر هذه المراسيم . وفيما يخص كذلك الدعاوى المرفوعة بعنوان المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات أمام المحاكم.

وفيما يتعلق بميدان تطبيق الأمر من حيث الأشياء والأشخاص ومن حيث الحوادث والأضرار وطنيا (إقليميا)، هذا في إطار الأمر رقم : 74 – 15 والمراسيم الأربعة المذكورة سابقا، فإن الدراسة تقتضي تقسيم الموضوع في هذا الفصل إلى أربعة مباحث كما يلي :

المبحث الأول : وأخصصه للأشخاص الخاضعين لأحكام هذا الأمر (74 – 15) وطبعا بمراعاة أحكام المراسيم التطبيقية الأربع والقواعد العامة وغيرها. وفي المبحث الثاني أعرض للآليات البرية التي يحكمها. بينما أتناول في المبحث الثالث الحوادث التي تحصل أثناء المرور الدولي الأجنبي وأختم الفصل بمبحث رابع أعرج فيه على وضع حوادث المرور الدولي العربي.

المبحث الأول
الأشخاص الخاضعون للأمر (74 – 15)
والأشخاص المستبعدون منه

لقد جاء الأمر رقم 74 – 15، المعدل والمتمم بالقانون رقم 88 – 31 نتيجة ضرورات قانونية وحاجات مرتبطة بتنوع أوضاع إجتماعية مختلفة، على حد تعبير شراح القانون(1)، وترتب على ذلك أن يكون الأمر كغيره من قوانين الدول الأجنبية متعلقا بعدة طوائف من الأشخاص : طائفة يخاطبها مباشرة ويضع على عاتقها التزامات معينة (المطلب الأول) وطائفة مستفيدة من هذه لاإلتزامات (المطلب الثاني) أما الطائفة الباقية فهي المستبعدة (مطلب ثالث).

المطلب الأول
الأشخاص الملزمون بإبرام عقد التأمين

تمهيد وتحديد

القاعدة العامة في التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات حددتها المادة الأولى من الأمر رقم 74 – 15 بقولها : " كل مالك مركبة، ملزم بالإكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير وذلك قبل إطلاقها للسير ".

إنطلاقا - إذن - من هذا النص، يلاحظ تعلق هذا القانون بمظاهر الخطر الذي تشكله السيارة وتبرر التأمين على ذلك الخطر، ومن هنا يتعين تحديد الإلتزام بالتأمين بالنسبة للأشخاص الخاضعين لهذا النص المسؤولين عن واجب تلبيته كما ينبغي، تحت طائلة العقوبات الجزائية والمالية(2).

---

(1) - **MAURICE CHRISTIAN BERGERES et PHILIPPE DUPRAT ,** Accidents de la urculation 1ere edition . Masson , Paris , 1989 , P 3 et S.

(2) ـــ المادتان : 190 ، 191 من الأمر رقم : 95 – 07، المتعلق بالتأمينات. .

وإذا كان الكلام بصدد عقد التأمين، فإن الشخص المكلف بموجب هذا النص هو المؤمن له والذي يجب عليه الإكتتاب في هذا العقد، وبالتالي فهو المضمون بعد الإكتتاب في التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات .

إن إتفاق التأمين المكتتب هذا يمكن عند الإقتضاء أن يطرح أربعة أطراف محصورة تحديدا :

المؤمن - المؤمن له - المكتتب - والمستفيد، إلا أن كلا من المؤمن له والمكتتب والمستفيد (كل باصطلاحه) يكونون شخصا واحدا هو المؤمن له نفسه الذي تكون أمواله أو شخصه هما موضوع أو محل الخطر، والذي يكتتب البوليصة لفائدته الخاصة. ولكن كل واحد من هذه الإصطلاحات (الأسماء) قد يمثل دورا يؤخذ من قبل شخص مختلف متميز، وفي هذه الحالة يكون :

ـــ المؤمن له : دائما هو ذلك الذي يتعرض نشاطه أو ماله أو شخصه للأخطار المضمونة بالعقد. ماعدا في حالة ما إذا منح تعويض التأمين إلى واحد من الغير باشتراط خاص كالدائن المرتهن رهنا رسميا أو حيازيا مثلا والذي يكون هو المستفيد من التأمين.

ـــ أما المكتتب : فهو الشخص الذي يوقع ماديا البوليصات أو وثائق التأمين الملحقة بها، لكن بهذه الصفة بامكانه أن يتصرف باسم مضاعف كما تحدده المادة (11) من الأمر رقم 95 – 07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتعلق بالتامينات، حيث جاء فيها : " مع مراعاة أحكام المادة (86) أدناه يمكن إكتتاب التأمين لحساب شخص معين، وإذا لم يسلم هذا الشخص تفويضه بذلك، فإنه يستفيد من التأمين حتى وإن تمت المصادقة بعد وقوع الحادث، كما يمكن إبرام عقد التأمين لحساب من له الحق فيه.

يستفيد من عقد التأمين وبهذه الصفة، المكتتب أو كل مستفيد معروف أو متوقع كاشتراط لمصلحة الغير.

وفي نطاق التأمين لحساب من له الحق فيه، يكون المكتتب وحده ملزما بدفع القسط، كما أن الإستثناءات التي قد يتعرض لها المكتتب تطبق أيضا على المستفيدين من

وثيقة التأمين"(1).

فالمكتتب الذي لايتصرف لحسابه يستطيع أن يكتتب في عقد التأمين سواء باعتبـــاره وكيلا وكالة عامة أو خاصة، أو سواءا حتى بدون وكالة أي بصفته فضوليا، المادتان (150)، (571) مدني جزائري، وفي هذه الحالة والحالة السابقة، فإنه ليس إلا ممثلا عـــن المكتتـــب الحقيقي : الموكل أو رب العمل، ولايجد نفسه ملزما شخصيا بالإلتزامـــات الـــتي ترتبـــها البوليصة (عقد التأمين) ولاسيما فيما يتعلق بدفع الأقساط. كذلك أيضا ليس لـــه صـــفة المؤمن له باسمه الشخصي مادام أنه لايتصرف إلا بوصفه ممثلا، والمؤمن له يكون هو الـــذي يتصرف لحسابه في صورة ما إذا كان مثلا المؤمن له إبنا بالنسبة لحساب من اكتتب أبـــوه بوليصة تأمين سيارة، وبهذه الصفة يأذن بشكل مقبول بقيادة السيارة من قبل الغـــير تحـــت غطاء التأمين(2).

أما بالنسبة للمؤمن فإن التحديد يكون ضروريا : إنه هو مؤسســـة التأمــــين أو السمسار أو ديوان السمسرة، فكل هؤلاء يوصفون بـــ " المؤمن " مع مراعاة المعنى الفعلـــي للكلمة .

بينما المستفيد من عقد التأمين : فيقصد به – في الراجح – ذلك الذي يتلقى إفادة من العقد في حالة تحقق الخطر وذلك في تأمينات الأشخاص أو تأمينات الأضرار.

وفي ميدان التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات إلزاميا، ومن أجـــل الفعاليـــة يضمن عقد التأمين دائما أو في غالب الأحيان إلزاما بالإشتراط، ليس لحساب النفس فقط، وإنما لحساب الغير (الضحايا) وفيه يلزم المكتتب – في الحقيقة – بأن يغطي قانونا، سواءا أحيانا مسؤوليته الشخصية أو سواءا أحيانا أخرى مسؤولية كـــل شـــخص عهـــد إليـــه بسيارته(3).

(1) ــ راجع المادة (6) من قانون التأمين الفرنسي لسنة 1930.

(2) ــ نصت على هذه التغطية المادة (4) من الأمر رقم 74 - 15.

(3) - **JEAN RIPOLL, ROGER DOIN et GUY COURTIEU ,** Le Manuel de L'inspecteur ,et de L'agent , Assurances Contre Les Accideuts , 4er , édition 1973 , L'argus , PARIS , P 93 et S.

فالمكتتب هنا يكون هو الشخص المحدد تحت هذا الإسم ضمن الشروط الخاصة أو كل شخص يحل محله باتفاق الأطراف أو بفعل وفاة المكتتب السابق. والمؤمن له، عندما تكـون هناك أضرار مسببة للغير أثناء المرور أو خارجه(1). يكون هو المكتتب أو مالك السـيارة أو كل شخص مأذون له من قبلهما بقيادة أو حراسة السيارة.

وبالنسبة لحصر الاضرار المسببة من المركبات وأعني بذلك الحوادث، الحريق، السـرقة ... إلخ . فإن المؤمن له يكون أيضا هو المالك والمكتتب في العقد. لذلك لم يكتف المشـرع الوطني بما أورده في المادة الأولى من الأمر رقم 74- 15 بل نص في المادة (4) مردفا بما يلي : " إن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكتتب بالعقد ومالك المركبة وكذلك مسؤولية كل شخص آلت له بموجب إذن منهما حراسة أو قيادة تلك المركبة ... ". إن هذا النص يثير التساؤل حول مركز السائق وحارس المركبة كونهما ليسا طرفين مباشرين في عقد التأمين كما هو الشأن بالنسبة للمكتتب في العقد والمؤمن له، ولماذا تغطى مسؤوليتهما رغم ذلك ؟.

إن الجواب على هذا التساؤل يقتضي بحث مركزهما كما يلي :

الفرع الأول
علاقة قائد السيارة وحارسها المأذونين في المسؤولية

يعتبر مالك المركبة والمكتتب في العقد في التأمين من المسؤولية المدنية عـن حـوادث السيارات طرفين مباشرين تجاه المؤمن، أما السائق والحارس المأذونين منهما بقيادة وحراسـة السيارة المؤمن عليها، فيرى شراح القانون(2) أن ذلك يفسر بانتقال الضمان الـذي يرتبـه عقد التأمين الذي يبرمه المكتتب إلى سائق السيارة او حارسها المأذون لهما وذلك الإنتقـال إنما يتم بواسطة آلية الإشتراط لمصلحة الغير الذي يشترطه مكتتب عقد التأمين صـراحة أو ضمنا، بحيث يعتبر مالك المركبة (المكتتب) عندما يؤمن عليها من مسؤوليته المدنية، فكأنه

(1) ـــ المادة (2) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات، الشركة الوطنية للتأمين.

(2) - **IVONNE LAMBERT FAIVRE ,** Droit des Assurances , 2em, edition , 1977, Dalloz , P 329 et S.

إشترط في ذلك التأمين أن يستفيد السائق أو الحارس اللذين يقود أي منهما السيارة أو يحرسها بدلا عنه وبإذنه إستفادة من الضمان أو التغطية التي يخولها عقد التأمين على السيارة في حالة حصول الحادث المؤمن منه ذلك أثناء قيادة السيارة أو حراستها من طرف أي من هذين الشخصين.

هذا التفسير لإنتقال الضمان يبدو قريبا من المعنى المقصود من نص القانون المدني الوطني ، المادة (116) حيث جاء فيها : " يجوز للشخص أن يتعاقد باسمه على التزامات يشترطها لمصلحة الغير، إذا كان له في تنفيذ هذه الإلتزامات مصلحة شخصية مادية أو أدبية ... ". كما يبدو كذلك منسجما مع ما ذهبت إليه المادة (11) من الأمر رقم 95 -07 وقد سبق إيرادها سابقا.

إن هذا التفسير يمكن أن يقابله تفسير آخر يبدو أقرب إلى الواقع العملي ولا يتعارض مع المفهوم القانوني وهو يتمثل في أن عقد التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات يعتبر من العقود ذات الإعتبار العيني التي ترد على ما تحدثه السيارات من حوادث، وليس من العقود ذات الإعتبار الشخصي التي تتعلق بشخص المؤمن له، وهذا يعتبر صحيحا حتى في إطار القوانين التي تشترط لقيام مسؤولية السائق المدنية أن يصدر منه ذلك الخطأ باعتباره الركن المكمل مع كل من الضرر وعلاقة السببية لجميع عناصر المسؤولية المدنية(1)، بحيث يمكن تفسير إنتقال التأمين إلى كل من الحارس أو السائق المأذون لهما على أساس أن التأمين متعلق بالسيارة ذاتها التي تدخلت في الحادث لأنها مؤمن عليها هي عينها بغض النظر عن خطأ أو عدم خطأ السائق ،كما يمكن تفسير إنتقال التأمين إذا كان السائق أو الحارس كل منهما مخطئا إذا ربط التأمين من المسؤولية عن حادث السير أو علق على خطأ أي منها، وهذا هو رأيي الشخصي .

إن الشخص الذي يُطَالَبُ بتنفيذ الإلتزام بالضمان في هذه الحالات هو المسؤول (المؤمن له) أو هو المضرور، بالتالي فأي واحد منهما يكون هو المكلف بإثبات وجود

(1) ــ **عبدالرحمن (فؤاد أحمد)** ، **الكاشف (محمد محمود)** : التأمين على السيارات من الناحيتين النظرية والتطبيقية، الطبعة الأولى ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1982 ، ص 16 – 17 .

الإذن بقيادة المركبة أو بحراستها، ويتم ذلك وفقا للقواعد العامة في الإثبات، المـــواد (323) وغيرها من القانون المدني، أي يتم بأي وسيلة ولاسيما القرائن المستمدة من الروابط العائلية أو من حيازة المفاتيح والوثائق الخاصة بالسيارة – البطاقة الرمادية مثلا وشهادة التأمين – مع مراعاة إمكانية إثبات ما يعاكس هذه القرائن بالدليل المضاد – كالإختلاس الغادر للوثـــائق، وإن قضاة الموضوع وحدهم يقدرون مثل هذه الوقائع بمطلق السيادة.

في هذا الصدد نجد القضاء يعطي للإذن مفهوما مختلفا نوعا ما بحسب ما إذا كان هناك قيادة مأذون بها أو حراسة مأذون بها.

1 - الإذن بالقيادة

إن تطور الأنظمة القانونية ماهو إلا إتباع أو إقتفاء لأثر تطور التركيبة الإجتماعيـــة. إن هذا التطور قد لوحظ في جميع البلدان العالية التصنيع، فالمبدأ الســـاري حاليـــــــا في إنجلترا، وفي سويسرا هو أن مالك المركبة (السيارة) يكون مسؤولا عن الحادث الذي تسبب فيه شخص سمح له هذا المالك بقيادتها إذا كانت المسؤولية التي تنتج عن إســـتخدامه غـــير مؤمن عليها.

ذلك أنه في إنجلترا، فإن المبدأ المنطلق في قضـــية : " Monk V.Werbey And Others " القضية التي تتناول الفرضية التي يأذن فيها المالك لشخص بقيادة سيارته عنـــدما لاتكـــون مسؤولية هذا الشخص مؤمن عليها، في مثل هذه الحالة فهذا لايعني العقوبـــات المحـــددة في قانون المرور فقط التي يتعرض لها مالك السيارة ولكنه سوف يكون – بالإضافة – مؤاخذا عن المسؤول عن الحادث بدعوى الإخلال بواجب قانوني " الواجـــب الموجـــب لتـــأمين المسؤولية عن حوادث السيارات، فالضحية يكون بإمكانها إذن متابعة مالك الســـيارة قبـــل متابعة السائق المسؤول الذي هو غير مؤمن له، خاصة في الحالة الـــتي يكـــون فيهـــا غـــير موسر[1].

وقد إستندت في فرنسا محكمة النقض على نفس المعنى حينما إعتبرت أن مالك السيارة غير المؤمن له تطلق مسؤوليته متى سمح باستعمالها من قبل أشخاص معسرين. وأُورِدُ هـــذا

(1) - **BORHAM ATALLAH ,** Le Droit Propre de la Victime et son Action Directe Contre L'assureur de la Responsabilité Automobile Obligatoire , L.G.D.J , PARIS , 1967 , P 15 et Marge 24..

الحكم كما أَوْرَدَهُ الأستاذ/ برهام عطا الله في مؤلفه (أدناه، ص 15 هامش رقم: 25) وهو: " مالك السيارة الذي عهد بسيارته لتصليحها إلى صديق مقاول في السباكة، ولكنه لايعرف أن هذا الصديق غير مسموح له بالتصليح، ولكن سيستعمل السيارة لأغراضه الشخصية، وسيسوقها على أي حال، من غير أن يكون وقتها حائزا على وثيقة تأمين تؤمن الغير ضد الحوادث التي قد يمكنه التسبب فيها، عندما تتحقق هذه الإحتمالية، فإن مقاول السباكة الذي ترك إبنه الذي لم يكن مؤهلا برخصة سياقة، إستعمل السيارة لخدمته، يكون الحادث الذي ينجم عن عدم التجربة وعدم الحذر من هذا الأخير، فإن محكمة النقض برهنت لقضاة الموضوع الذين يعتبرون، أن من يسمح لأشخاص عارين من التجربة والإختصاص واليسار، ولايقدمون أية ضمانة بالنظر إلى السلامة العامة (الأمن العام)، فإن مالك السيارة قد أطلق مسؤوليته، بأن إرتكب خطأ مباشرا مع الضرر الذي تكبده بيجلر الضحية[1].

إن القيادة المأذون بها إذن قد لاتشمل تحويل الحراسة، ولاسيما في علاقات المتبوع بتابعه، فالإذن بالقيادة يكون تابعا للمهمة المحددة، ومن ثم يكون محددا بصفة مزدوجة، إذا خرج التابع عن المهمة المحددة يصبح حارسا غير مأذون له، وبالتالي غير مغطى بالتأمين هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن الإذن بالسياقة، حين إلتزم حدود المهمة، له طابع شخصي، ولايمكن مبدئيا أن يقبل التفويض به، بمعنى أنه لايجوز للسائق المأذون له بقيادة مركبة أن يأذن لغيره بقيادتها، ولذلك فإن عددا من القرارات قد طوع هذا الطابع الشخصي للإذن بالسياقة بقبول تلك القرارات للإذن بصفة خاصة عندما يعهد أب لإبنه بالسيارة، ويعهد هذا الإبن بدوره للغير بقيادتها وكزميل له، فإن الأب يكون قد أذن ضمنيا بهذا التفويض للغير بالقيادة، وهذا هو الحال الجاري به العمل وهو المتوقع[2]، وإذا أمكنني أن أستحضر بعض المفاهيم القانونية التي يمكن أن يقاس عليها حال المأذون له بالقيادة في إذنه بها لغيره يمكن تشبيهه (المأذون له الأصلي) بالمستأجر أو المقاول، والغير المأذون له من المأذون له الأصلي بالمستأجر من الباطن والمقاول من الباطن، ولا أريد تفصيل ذلك.

(1) - **BORHAM ATALLAH ,** OP CIT , P 15 et Marge 25.

نقض مدني فرنسي : 22 جانفي 1956 (Flottes C / Bigler).

(2) - **JVENNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 330.

وبشأن القرارات القضائية المذكورة في المتن أنظر الأستاذة (Jvonne Lambert Faivre) هامش2، ص 331.

2 - الإذن بالحراسة

تكون هناك حراسة مأذون بها عندما يعهد مالك السيارة بالإستعمال والتوجيه والرقابة على السيارة إلى مستعير أو مستأجر. فمفهوم الحراسة إذن هو أكثر إتساعا من الإذن بالقيادة، مع أن الإذن قانونيا يمكن أن يكون متجانسا (مساويا) في الحدود التي لايكون فيها الحارس مغطى بالتأمين مع الإذن بالقيادة، إن الحارس المأذون له بالحراسة يكون مضمونا، ليس فقط بالنسبة للمسؤولية الناتجة عن فعله الشخصي طبقا للمادة 124 مدني جزائري، وإنما أيضا عن فعل الأشياء أو فعل الغير طبقا للما (138) مدني جزائري، والمواد (134) مدني جزائري وغيرها.

فالحارس المأذون يكون مؤمنا له، ولايستطيع المؤمن في الواقع ممارسة حق الرجوع عليه أو على الأشخاص الذين يكونون تحت مسؤوليته، وهذا ما أكدته المادة (38) من الأمر رقم: 95-07 حيث جاء ليؤكد ما جاء في أول الأمر نفسه في المادة (8) فقرة أولى فرع (ج) التي تحيل إلى القانون المدني – كما سبق – فقد جاء في الفقرة الثالثة من تلك المادة (38) ما يأتي : " ... ولا يجوز للمؤمن أن يمارس دعوى رجوع ضد الأقارب والأصهار المباشرين والعمال التابعين للمؤمن له، وبصفة عامة جميع الأشخاص الذين يعيشون عادة معه إلا إذا صدر عنهم فعل قصد الإضرار ".

فالحراسة المأذون بها إذن لها مدلول أكثر إتساعا من السياقة المأذون بها، لأنها تسمح للحارس بنقل القيادة إلى أحد الغير الذي يمكن إعتباره كالتابع العرضي.

أخلص بذلك إلى أن السائق والحارس اللذين ليسا مكتتبين في عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تنفيذا للأمر رقم 74- 15، واللذين – كذلك – غير مالكين للسيارة محل السياقة أو الحراسة، لايكونان مستفيدين من الإشتراط القانوني، المادة (4) من الأمر رقم 74- 15، إلا إذا كانا مأذونين من قبل المكتتب أو المالك، غير أنهما يكونان مضمونين، بل ويجب ذلك إذا أذن لهما بقيادة أو حراسة السيارة المؤمن عليها.

لقد أعطى مفهوم الإذن – في ذاته – مجالا واسعا لنزاعات كثيرة، فمداه بالنسبة للأشخاص أنه ليس من الضروري أن يصدر في نفس الوقت من مالك السيارة ومكتتب

عقد التأمين عليها، بل يكفي أن يعطيه أحدهما إما شخصيا أو عن طريق التمثيل (النيابـــة) بالمقابل فإن المالك والمكتتب وحدهما اللذان يملكان هذه الســـلطة، في حـــين أن الســـائق والحارس المأذونين من قبل الأولين لايمكنهما بدورهما نقل الإذن إلا إذا كانت ظروف تسليم السيارة من قبل المالك أو المكتتب تسمح بإمكانية الإذن الضمني للغير بذلك والذي لايمكن تجنبه إلا بإثبات المنع الصريح من السياقة(1).

3 - المقارنة بين السائق والحارس

لم يُعَرِّفْ الأمر 74 – 15 السائق ولا الحارس تعريفا قانونيا، تاركا ذلك للفقه واجتهاد القضاء، وتثور الأهمية في هذا عندما لايكون السائق المخطئ وحده المسؤول عن الحادث أو وحده الذي يمكن متابعته، منذ أن تتوفر شروط أخرى لتطبيق الأمـــر رقـــم 74 -15، لأن الحارس بدوره أيضا قد يسأل بالتساوي عن نتائج الحادث المروري كلمـــا تـــدخلت فيـــه السيارة، حتى ولو لم يكن هو السائق.

وعلى أي حال فإن المادة (138) مدني جزائري، تطلعنا بأنه : " كل من تولى حراسة شئ وكانت له قدرة الإستعمال والتسيير والرقابة يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشئ ... " ولا يعفى الحارس من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

وعلى مراحل إنتهى القضاء في هذا الشأن (شأن الحراسة) إلى إعتبار حراسة الشـــئ تعادل أو تساوي : الإستعمال والتوجيه والرقابة على الشئ (السيارة) . فقد قضت محكمة النقض الفرنسية (الغرف المجتمعة) في 02 ديسمبر 1941 بقرار عرف باسم "فرانك " بـــأن مالك السيارة الذي فقد حيازتها بفعل سرقة، والذي حرم من الإستعمال والتوجيه والرقابـــة على سيارته ليست له الحراسة، ولم يعد خاضعا لقرينة المسؤولية المبينة بالمادة 1384 مـــدني فرنسي والتي – عندنا – تقابل المالدة (138) مدني جزائري. كان هذا، بعد أن كان الحارس يعادل أو يساوي المالك فيما قبل.

---

(1) - **ANDRE FAVRE ROCHEX ,** Juris Classeur – 5 – 1982, Fax . F. 2 . VIII Bis , F.2 , P 9..

كذلك أصبح الحارس لايشترط فيه أن يكون مميزا[1]، ويمكن التمثيل على ذلك بصبي يترك وحده في السيارة المتوقفة يجلس إلى المقود ويطلق الفرامل اليدوية، ويساعد منحدر على تقدم السيارة التي تصدم راجلا أو دراجا، فأحكام الأمر 74 -15 تنطبق.

زيادة على ذلك فإنه إذا لم يكن للسائق سلطة وإمكانية للتوجيه مستقلة فإن مفهوم الحراسة ينعدم، لأن التابع ليس حارسا للسيارة بقدر ما هو خاضع للمتبوع لايستطيع توجيهها إلاتطبيقا لأوامر متبوعه، ولايتحول إلى حارس إلا بتجاوزه حدود مهمته واغتصابه السيارة. وبالمقابل لايكون حارسا، بل مجرد سائق تابع إذا وقع الحادث مثلا أثناء القيام بتوزيع سلع لحساب المستخدم وبناءا على أمره (المتبوع) . والمهم في الأمر أنه من أجل التمسك بمسؤولية الحارس، فليس من المفيد إثبات خطإه . ولأنه كذلك، وحتى لو كان السائق هو المخطئ فإن مسؤولية المتبوع تقوم إذا كان الضرر قد تسبب عندما كان السائق يقوم بالخدمات المعهود له بها من قبل المتبوع[2].

الفرع الثاني
أصحاب المرائب وممتهني السيارات

إن هؤلاء الأشخاص مستثنون من الإلتزام بالتأمين الإجباري المنصوص عليه بالمادة الأولى من الأمر رقم 74- 15، ليس لكونهم غير مسؤولين عن الحوادث والأضرار المسببة للغير من المركبات التي يتوفرون عليها بمناسبة مهنهم الخاصة بالسيارات، بل لأن تأمينهم من مسؤولياتهم في ذلك يقتضي من جهة ترخيصا إداريا لممارسة المهنة ومن جهة أخرى شروطا تأمينية خاصة أو مختلفة عن شروط التأمين المنظم بالأمر رقم 74 - 15. كما أن الحوادث المؤمن عليها بالنسبة لهذه الطائفة تختلف عن الحوادث التي يسري عليها الامر رقم 74- 15، فهي حوادث من نوع خاص وتحصل في أماكن معينة " مرائب الرأب والتصليح ". ولذلك نصت المادة (4) من الأمر رقم 74- 15 بالقول : " ... ما عدا أصحاب المرئب والأشخاص

(1) - **BERGERES et DUPRAT ,** OP CIT , P 39 et S.
- **خيال (محمود السيد عبالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 11 ، 61 ... إلخ .

(2) - **RAYMOND LEGEAIS ,** L'indemnisation des Victimes D'accidents , Edition Sirey , 1986 , P 55 .

الذين يمارسون عادة السمسرة أو البيع أو التصليح أو الرأب أو مراقبة حسن سير المركبات، وكذلك مندوبيهم، وذلك فيما يتعلق بالمركبات المعهود بها إليهم نظرا لمهامهم.

ويتعين على الأشخاص المشار إليهم في الفقرة الأولى والمشمولين بالإستثناء مع الإنتفاع بالتأمين الضامن للمركبة المعهود بها إليهم أن يؤمنوا أنفسهم بالنسبة لمسؤوليتاهم الخاصة ومسؤولية الأشخاص العاملين تحت إستغلالهم أو الذين توكل إليهم حراسة المركبة أو سياقتها بإذنهم أو إذن أي شخص آخر معين لهذا الغرض في عقد التأمين، وذلك عن الأضرار المسببة للغير من تلك المركبات المعهود بها إليهم والتي يستعملونها في دائرة نشاطهم المهني " .

إن التأمين الخاص بهذه الفئات يراعي فيه على الخصوص المهن التي يقوم بها هؤلاء وطبيعة العقود التي يبرمونها مع عملائهم، والأخطار التي قد تنجم عن تلك العقود.

فصاحب المرأب قد يزعج الجيران بضوضاء الآلات والأجهزة التي يستوعبها مرأبه إذا كانت مهمته مجرد الإيواء، وكذا الروائح التي تنبعث من تشغيل أجهزته إذا كانت مهمته الإصلاح ... إلخ. بالإضافة كذلك مثلا إلى أن السيارة قد يكون بها عيب خفي ... وأن إصلاحها يقتضي خبرة معينة. لذلك لايمكن حصر مهام أصحاب المرائب وممتهني السيارات في هذه الفقرة، فالمقام لايتسع(1) والعقود لاتحصى . بالتالي كان تأمينهم تأمينا خاصا لأنه يتعلق – في الغالب – بتجار أو بأصحاب حرف، وليس تأمين الزبون صاحب السيارة(2).

الفرع الثالث
إعفاء الدولة والأشخاص العامة

بالرجوع إلى المادة الثانية من الأمر رقم 74- 15 والمادة (65) من قانون المرور رقم 87-09 نجد أن الدولة والأشخاص المعنوية العامة، معفاة من الإلتزام بالتأمين المفروض بالمادة الأولى من الأمر رقم 74- 15 يفسر ذلك فقها بأن يسار الدولة أكيد ولامحل لإلزامها بالتأمين

(1) – لتوسع زائد في الموضوع أنظر خاصة :
L'automobile en Droit Privé , L.G.D.J, PARIS, 1965 , P 353 et S.
(2) - **JVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 332 .

مثل الأشخاص العاديين على مركباتها، ما دامت تستطيع، في كل الأحوال تعويض ضحايا حوادث المرور التي تتسبب فيها مركباتها[1]. هذا مع العلم أن الدولة والأشخاص المعنوية العامة المسؤولة مدنيا عن حوادث مركباتها تجاه الأفراد العاديين إنما تكون مسؤولة بصفتها هي بدورها كشخص عاد، بالتالي فهي تكون خاضعة في ذلك إلى القانون العادي وليس للقانون الإداري.

إن ما يؤكد هذا الإتجاه ما نصت عليه المادة (7) مكرر من قانون الإجراءات المدنية، فقد نصت فقرتها الخاصة بصدد تحديد الإختصاص النوعي للمحاكم فيما يتعلق بقضايا مخالفات الطرق الناجمة عن تدخل مركبة تملكها الدولة أو أحد أشخاص القانون العام (الإداري)، إنها الفقرة الثالثة من المادة المذكورة، المادة (7) مكرر من قانون الإجراءات المدنية.

الفرع الرابع
ملاك المركبة المشتركون

في حالة ملكية السيارة ملكية مشتركة (لأكثر من شخص) كما في حالة الأموال المشتركة للزوجين في فرنسا مثلا، أو في حالة الإرث أو الشيوع ... إلخ، فإنه حسب القواعد العامة للقانون المدني، المادة (713) وغيرها. يعد كل واحد من هؤلاء مالكا لحصته ملكية خالصة من دون قيود، بحيث يعتبر - بالنسبة للتأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات - مؤمنا له إذا أبرم عقد التأمين على السيارة المملوكة على هذا الوصف، أو يعد ملزما بتلبية واجب التأمين قبل إطلاقها للسير طبقا لمقتضيات المادة الأولى من الأمر رقم 74- 15 تأمينا إجباريا، ويجوز له قيادة السيارة، كما يعتبر حارسا لها ويستطيع الإذن للغير بقيادتها[2]، أنا من جهتي لا أرى أن مذهب المشرع الوطني أو القضاء في الجزائر يخالف ما إستقر عليه القضاء الأجنبي (الفرنسي خاصة) في هذا الخصوص، فمحكمة النقض

(1) ـــ **مصطفى (أبو زيد عبدالباقي)** ، التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير – دراسة مقارنة بين النظامين المصري والفرنسي – كلية الحقوق – جامعة القاهرة، رسالة دكتوراه ، يونييه، 1975 ، ص 78 .

(2) - **NICOLAS JACOB ,** OP CIT , P 298.

الفرنسية أيدت قرارا أدان شركة تأمين الزوج بتغطية الأضرار الناجمة عن حادث سير تسبب فيه عاشق الزوجة أثناء سيره رفقة هذه الأخيرة بسيارتها التي تملكها بالإشتراك مع زوجها، غير أن الفقيهين : هنري وليون مازو إنتقدا هذا القرار رافضين على الزوجة صفة المالك المشترك للسيارة، إلا ان إتجاها حاليا للقضاء – يبدو مقبولا – يوسع صفة الحارس أو السائق المأذونين ويطرح أولا شكل الإثبات بالنسبة لوجود الإذن(1) ويقول الأستاذ/ نيكولا جاكوب(2): إن هذا الإثبات للإذن – في الواقع – يقع على المؤمن له المدعي الذي يريد إعمال ضمان مؤمنه، إن دراسة العديد من القرارات التي سوت هذه المسألة، بينت مرارا أن القضاة يقتنعون بالقرائن البسيطة لإعتبار أن الإذن قد اثبت وجوده، ويمكن أخذ قرار محكمة النقض المؤرخ في 07 جولية 1970 كمثال . ففي هذا القرار كرست محكمة النقض – ضمنيا – نظرية بحسبها أن الإذن له طابع شخصي، النظرية التي إحتج عليها كتاب كثيرون من بينهم بيكار وبيسون.

ولكي تصل إلى هذه النتيجة، إستعملت محكمة النقض حيلة الإذن الضمني. فالأب مالك المركبة، الذي لم يمنع إبنه من إعارتها إلى زملاء له، فإنه يستنتج من ذلك رضاؤه بتلك الإعارة.

إن محكمة النقض بعملها هذا قد قبلت حقيقة عبء الإثبات، فليس على المؤمن أبدا إثبات أن سائق المركبة كان حقا مأذونا له من قبله، بل على العكس أن على المؤمن إثبات أن السائق لم يكن مأذونا له، وفي مدى الإذن يفرق بين الإن بالقيادة، والإذن بالحراسة، فيكون للإذن مدى محدودا إذا تعلق بمجرد القيادة ومدى عاما إذا شمل الحراسة(3) .

والخلاصة إذن أن عبء الإثبات في وجود الإذن من عدمه له نتائج على مسؤولية حادث السير، كما أن ذلك الإثبات يتوقف على موقف القضاء وما إذا كان يعتمد أسلوب الإذن الصريح أو يكتفي بالإذن الضمني، من ثم يتبين من هو المستفيد من المستبعد.

(1) ـــ راجع ما سبق، ص 8.

(2) - **NICOLAS JACOB ,** OP CIT , P 298.
(3) - **NICOLAS JACOB ,** OP CIT , P 299.

المطلب الثاني
الأشخاص المستفيدون من الضمان

إن الإستفادة من ضمان التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث الســيارات تختلف من بلد إلى بلد حسب قانون هذا البلد أو ذلك.

بعض القوانين تضيق من دائرة حماية المتضررين من حوادث السيارات، وبالتالي، يقصر ضمان تأمين المسؤلية على فئات محدودة، بينما البعض الآخر من القوانين يوسع من مجــال تلك الدائرة بحيث تشمل الحماية العديد من الضحايا المتضررين في حوادث السيارات .

قبل سرد فئات الأشخاص المستفيدين في الجزائر، أعرض في إيجاز مثالين عــن تلــك القوانين الأجنبية (فرنسا – العراق).

الفرع الأول
الضحايا المشمولون بالحماية (الضمان) في فرنسا(1)

إن الإلتزام بالتأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، يطبق في فرنسا كمــا في غيرها من البلدان من أجل تعويض الأضرار المسببة لكــل شــخص، ولايشــمل هــذا التعويض:

- المؤمن له، أي المكتتب في العقد أو مالك المركبة، وكل شخص مأذون له منــهما بحراسة أو قيادة تلك المركبة.
- كما لايشمل ممتهني السيارات والأشخاص العاملين في ورشهم والأشخاص المأذون لهم من قبلهم (أي من قبل المتهنين) أو من قل كل شخص محدد في عقد التأمين لذلك الغرض بالقيادة أو الحراسة للسيارة ولاسيما بالنسبة لإصلاح الأضرار المسببة للاشخاص المنقولين مجانا أو المنقولين على سبيل التفضل، المادة 6 – R. 211.

(1) - **JEAN RIPOLL et ROGER DOIN ,** OP CIT , P 239 et S.

وبمفهوم المخالفة لهذا المبدأ فإن التأمين لايطبق من أجل تعويض الأضرار التي يتكبدها الشخص الذي يقود السيارة دون أن يكون مأذونا له، بينما في الحالة المعاكسة فإنه يكون مستبعدا من الضمان بصفته مؤمنا له، والأضرار التي يتكبدها الممثلون القانونيون للشخص المعنوي المالك للمركبة عندما يكونون منقولين فيها، والأضرار التي يتحملها الأجراء أو التابعون للمؤمن لهم المسؤولين عن الأضرار أثناء خدمتهم ، المادة R . 211— 8,1^{e} a.c.d، علما بأن مرسوم 7 جانفي 1959 كان يستبعد من الضمان أيضا الأضرار التي يتكبدها الأزواج والأولاد وأصول المؤمن لهم عندما يكونون منقولين في السيارة المؤمن عليها حتى صدر القانون رقم 81 – 5 المؤرخ في 07 جانفي 1981 الذي أضاف للمادة (L. 211) فقرة ثالثة، التي قررت بأنه إعتبارا من الفاتح جويلية 1981، يعتبر أفراد الأسرة من الغير بحيث يصبحون مستفيدين من ضمان التأمين الإلزامي، وأنه – للعلم – فإن زوج مالك السيارة المتوفي لايمكن إعتبارها مالكة مشتركة للسيارة عندما لايكون المال مشتركا (فهي تستفيد إذن) بينما الأصهار لايعتبرون من أفراد الأسرة، هم من الغير وبالتالي يستفيدون :
- أبناء الزوج المتوفي المستبعد يستفيدون كما تستفيد الخليلة[1].

ثم إن القانون الفرنسي الجديد لسنة 1985 رقم 85- 677 المؤرخ في 05 جويلية 1985 قد وسع من دائرة المستفيدين بإضافة السائق وبعض الأشخاص – كبار السن وصغار السن – ولا أرى داعيا لتفصيل ذلك في هذا المقام[2].

الفرع الثاني
الضحايا المشمولون بالحماية (الضمان) في العراق

لقد جاء قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات العراقي المؤرخ في 1980 رقم 52 في مستوى راق بين قوانين التأمين كونه إعتبر كل السيارات البرية ذات المحرك مشمولة بالتأمين تلقائيا، كما جاء موسعا لمجال الحماية المقررة للمضرورين على خلاف ما كان عليه القانون القديم رقم 205 لسنة 1964 الذي كان يستبعد فئات عديدة من التعويض من مثل سائق السيارة ومستخدميه وأولاده.

---

(1) - **ANDRE FAIVRE ROCHESE** , OP CIT , P 9 et S.

(2) ــ أنظر المواد : 2، 3، 4، 5، 6 منه في مؤلف الأستاذين :

- **BERGERES et DUPRAT** , OP CIT , P 179. الملحق I

وقد إعتبر القانون الجديد سائق السيارة ومن ثم شركة التامين الوطنية (العراقية طبعا) مسؤولة عن تعويض الضرر بمجرد وقوعه بصرف النظر عن خطأ السائق ... كما أنه وفــر الحماية التأمينية للمتضررين من جميع السيارات المجهولة الهوية طبقا لمعايير محددة، والسيارات الأجنبية عند دخولها العراق، وسيارات الجيش وقوى الأمن الداخلي، وكذلك عن الأضرار المسببة من عربات السكك الحديدية.

لقد نصت المادة الأولى من هذا القانون (الجديد) على أنه : " تعتبر جميع الســيارات في أراضي الجمهورية العراقية، مشمولة، بكافة أشكالها وأنواعها وفق التعريف الذي سيرد في المادة التالية، سواء كانت هذه السيارات حكومية أو أهلية، عامة كانت أو خاصة، عراقيــة كانت أو أجنبية، عسكرية كانت أم مدنية، وعربات السكك الحديدية، أعتــبرت جميــع السيارات مشمولة تلقائيا بالتأمين ... "[1] بحيث لم يستثن هذا القانون من الضمان غــــير الفئات التي حددها المادة (7) منه بقولها :

أولا : فيما عدا حالة الوفاة، لايلتزم المؤمن بالتعويض عما يلي :

أ ــ الإصابة البدنية التي تلحق سائق السيارة إلا إذا كانت ناشئة عن حادث إصطدام السيارة أو إنقلابها.

ب ــ الإصابة البدنية الناشئة عن فعل المصاب العمدي إلا إذا كان هذا الفعل ناشـئا عن مرض عقلي افقد المصاب إرادته .

ثانيا : لايستحق التعويض بسبب الإصابة عن حادث الإصطدام أو الإنقلاب أو المرض العقلي المبين في الفقرة الأولى من هذه المادة إلا بحكم قضائي مكتسب درجة البتات.

ثالثا : للمؤمن حبس التعويض المقرر بالفقرة أولا من هذه المادة، عند تحقق إحــدى حالات الرجوع المنصوص عليها في المادة 8، مالم يقدم المتضرر كفالة تقبلها المحكمــــة المختصة ".

---

(1) ــ **المحامي (مصطفى الجبار)** : شرح قانون التأمين الإلزامي من حوادث السيارات رقم 52 – 1980، مطبعة عصام، بغداد 1988، ص 8 وما بعدها .

هذا هو موقف بعض القوانين الأجنبية بالنسبة للإستفادة من حماية التأمين أو الحرمان، أما الآن فابحث موقف القانون الجزائري.

الفرع الثالث
المستفيدون من الضمان في الجزائر

لتحديد الأشخاص المستفيدين من ضمان التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنيـــة عـــن حوادث السيارات في الجزائر كما حددهم الأمر رقم 74- 15 والمرسوم رقم 80- 34 وغيرهما من القوانين والقواعد العامة فإن ذلك قد نص عيه بالمادة (8) من الأمر رقم 74- 15، والمادة (3) من المرسوم رقم 80- 34.

إن ما ورد في هاتين المادتين لايختلف كثيرا عما ورد في العديد من التشريعات الأجنبية المماثلة، من حيث أن مالك المركبة المؤمن عليها والمكتتب في العقد بشأن تأمينها، وكذلك الحارس السائق لها المأذون لهما من المالك والمكتتب، يعتبرون جميعا من أصـــحاب العلاقـــة المباشرة (المالك والمكتتب) أو غير المباشرة (الحارس والسائق) المأذون لهما، فإن الغير هم الذين يكونون مستفيدين من ضمان عقد التأمين، فهل إن القانون الوطني للتأمين الإلزامـــي يتطابق حكما مع القانون الفرنسي أو العراقي مثلا بالنسبة للمالـــك والمكتتـــب والســـائق والحارس المأذونين، وكذا الشأن بالنسبة للغير أم يختلف ؟.

الفرع الرابع
الغـــــــــــير

إن الغير المقصود – في هذا الصدد – هم الأشخاص المتضررون من حوادث السيارات أيا كانوا : ركابا أو غير ركاب في السيارة المتدخلة في الحادث المسبب للضرر، باستثناء من ورد باستثنائهم نص خاص، سواء كانوا ركابا بمقابل أو مجانا. هذا هو المبدأ الاصلي[1] .

(1) ــ **الديناصوري (عزالدين) و الشواربي (عبدالحميد)** : المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء، طبع مطبعة القاهرة الحديثة للطباعة، 1988، ص 671 ، نقض مدني 1986/05/14 .

لكن إذا قرأنا نص المادة (8) من الأمر رقم 74- 15، نجده يقول بخلاف هذا الأصل حيث ورد فيه الآتي : " كل حادث سير سبب أضرارا جسمانية يترتب عليه التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها، وإن لم تكن للضحية صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث، ويشمل هذا التعويض كذلك المكتتب في التأمين ومالك المركبة كما يمكن أن يشمل سائق المركبة ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة 13 بعده ".

إذن بموجب هذا النص وغيره – كما سيتضح فيما بعد – نجد عدة طوائف من الأشخاص الضحايا يستفيدون من التعويض الذي يخوله التأمين الإلزامي عما لحقهم من ضرر بسبب تدخل السيارة المؤمن عليها في تلك الحوادث التي سببت الأضرار، هؤلاء الأشخاص هم :

أولا : أشخاص من الغير

تنص المادة (56) من الأمر رقم 95- 07 على أنه : " يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير " وتنص المادة (5) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات، في فقرتها (18) على : " تضمن الشركة المؤمن له من التبعات المالية التي قد يتعرض لها بسبب الأضرار الجسمانية أو المادية التي يحدثها للغير أثناء أو بمناسبة سير المركبة وفق الشروط المبينة في الفقرتين 19، 20 ".

فمثل هذا الغير أو الطائفة المستفيدة من ضمان عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات يمكن أن يكون هو الشخص الذي يصدمه المؤمن له بسيارته وهي تسير في الطريق العمومي فيحدث به جرحا أو كسرا أو يمزق ثيابه أو يكسر دراجته الهوائية كما يمكن أن يكون أيضا هو الراكب المنقول في السيارة المؤمن عليها ركوبا مجانيا، فهو من الغير ويستفيد من التعويض عن الضرر الجسماني الذي يصيبه في حادث السير بمفهوم المادتين المذكورتين سابقا وكذلك المادة (3/5) من المرسوم رقم : 80- 34 حيث تنص على عدم جواز إحتجاج شركة التأمين على الضحية المنقولة مجانا من قبل السائق أو المالك لسقوط حق هذين الأخيرين، لنقلهما وقت الحادث أشخاصا بدون عوض ولا إذن مسبق قانوني وسيأتي هذا النص لا حقا، مع العلم أن الشخص المنقول دون عوض هو كما عرفته المادة (4) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات فقرة 14 قائلة : " يعتبر شخصا

منقولا مجانا كل راكب ينقل بدون مقابل- حتى وإن لم يدفع أجرة بأتم معنى الكلمة، يساهم أحيانا وبدون عوض في مصاريف السفر، أو ينقل من طرف المؤمن له للبحث عن مصلحة".

إن الحكمة من هذا النص، يبدو أنها تكمن في أن السائق عموما (وهو ناقل) ملتـــزم يضمان سلامة الراكب بغض النظر عن أنه راكب مجانا أو بمقابل، وبغض النظر كذلك عن أن نقله كان على سبيل التفضل أو من أجل البحث عن مصلحة، أو حتى لأنه تابع للســـائق الناقل(1)، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، فقد إتجهت الآراء اليوم إلى أنه بانتشار التأمين، وتغير المفاهيم أوشك النقل المجاني على الإختفاء ليحل محله النقل على ســـبيل التفضـــل أو المصلحة(2).

ونجد الفقرة الثانية والستين من المادة (01) من الشروط العامة لعقد تأمين الســـيارات تقضي بأنه : " لاينطبق ضمان مسؤولية المؤمن له تجاه الأشخاص المنقولين في المركبة المؤمن عليها – فيما عدا تلك التي تستثنى بموجب هذه المادة – إلا على الأضـــرار الجسمانيـــــة اللاحقة بهؤلاء الأشخاص وتلف ألبستهم الناجم عن إصابة جسمية "، ولوضـــوح الـــنص لاأعلق عليه، مع العلم أن النقل المجاني في السابق لم يكن محل مسؤولية إســـتنادا إلى نظريـــة قبول المخاطر(3) بحيث أن الراكب مجانا لايستطيع الرجوع على الناقل (سائق المركبـــــة أو مالكها) كما كانت بعض الإعتبارات الأخلاقية تمنعه من ذلك، حتى أن محكمة الـــنقض الفرنسية لم تقرر حق الراكب المجاني المتضرر في حادث المرور بشكل نهـــائي إلا منـــذ 20 ديسمبر 1968. وذلك إستنادا إلى نص المادة (1/1384) مدني فرنسي، وبالأحرى في التأمين الإلزامي إستنادا إلى نص المادة الأولى من قانون 1958، ويقابل ذلك عندنا في الجزائر نـــص المادة (138) مدني جزائري، والمادة الأولى من الأمر رقم 74- 15.

ثانيا : أشخاص ليسو من الغير

إن هؤلاء الأشخاص المستفيدين من تغطية ضمان التأمين الإلزامـــي مـــن حـــوادث السيارات بمفهوم المادة (8) من الأمر رقم 74- 15، وحسبما أشارت إليه الفقرة 21 مـــــن

---

(1) - **L'AUTOMOBILE EN DROIT PRIVE ,** OP CIT , P 333.
(2) - I BID .
(3) ـــ **التلي (محمود)** : النظرية العامة للإلتزام بضمان سلامة الأشخاص 1989، دون الإشارة إلى الطابع والناشـــر، ص 354.

المادة (5) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات حيث تنص : " تضمن الشـركة أيضا التعويض عن الأضرار الجسمانية لكل ضحية أو لذوي حقوقها، ولو لم تكن لها صفة الغير تجاه الشخص المسؤول مدنيا طبقا لأحكام المادة (8، 13) من الأمر رقم 74- 15 المؤرخ في 30 جانفي 1974 ".

يمكن في هذا المقام تعداد عدد من الأشخاص لايعتبرون من الغير بالنسبة لمالك السيارة أو المكتتب في عقد تأمينها أو سائقها أو حارسها المأذونين، والمقصود بذلك الأبناء والآباء والأزواج وكذا التابعين لهم.

فالزوجة تستفيد، والإبن أو الأب والتابع من التعويض المترتب عن التأمين الإلزامي على السيارة كل واحد منهم إذا أصيب في حادث المرور الذي تتدخل فيه سيارة المالك المؤمن له أو المكتتب في العقد أو السيارة المؤمن عليها التي يقودها أو يحرسها قائد أو حارس مأذونين.

ثالثا : السائق المخطئ المتضرر في الحادث

يستفيد السائق من تعويض التأمين عن الضرر الذي تكبده في حادث السير الذي تدخلت فيه السيارة التي يقودها بخطأ منه، ذلك تطبيقا للمادة (13) من الأمر رقم 74- 15 كما سبقت الإشارة، حيث تقضي بأنه : " إذا حمل سائق المركبة جزءا من المسؤولية عن جميع الأخطاء، ماعدا الأخطاء المشار إليها في المادة التالية، فإن التعويض الممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه، إلا في حالة العجز الدائم المعادل لـ 50% فأكثر، ولايسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة ".

إن مثل هذا المستفيد (السائق المخطئ المتضرر) يمكن إعتباره مستفيدا جزئيا – بل هو كذلك – ولكن إستفادته هذه رغم جزئيتها لاتعتبر تبرئة له من الخطأ الذي ساهم به في تحقيق الحادث المسبب للضرر ما دام أن إصابته في الحادث لم تصل إلى درجة العجز الدائم الذي يبلغ نسبة 50% أو أكثر، غير أنه يبرأ أو يعفي من كل مسؤولية، أو بعبارة أخرى لايعتد بخطئه المساهم به في الحادث كلما إزداد ذلك الخطأ جسامة إنطلاقا من ترتيبه لصاحبه عجزا دائما تبلغ نسبته 50% وإلى غاية أن يؤدي به إلى الوفاة أو العجز الكلي الدائم الذي

تصل نسبة أقصاها 100% وجزاء الجسامة المتزايدة للخطأ هذه في تشريعنا، المادة (13) من الأمر رقم 74- 15 حصول هذا المستفيد على التعويض الكامل من ضمان التأمين الإلزامي أو ذوي حقوقه بعد وفاته، وهذه مزية من مزايا التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الوطني. يمكن أن تعد تشويها للمفاهيم القانونية المكرسة[1].

رابعا : ذوو حقوق السائق المتوفي لقيادته السيارة في حالة سكر إثر حادث السير

نصت على هذه الفئة من المستفيدين من تغطية التأمين الإلزامي من حوادث السيارات المادة (14) من الأمر رقم 74- 15 بقولها : " إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث مسببة من القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة، فلا يحق للسائق المحكوم عليه لهذا السبب المطالبة بأي تعويض، ولاتسري هذه الأحكام على ذوي حقوقه في حالة الوفاة ".

ولوضوح النص أرى لاحاجة إلى تفسيره في هذا المقام مادام الغرض من إيراده لايعدو سرد فئة من فئات المستفيدين لاغير، .

خامسا : الغير المصابين من أخطاء ركاب السيارة المؤمن عليهما ذات الأربع عجلات

هؤلاء الأشخاص المستفيدين (الغير) هم أولئك الذين يصابون بفعل حركات أو أفعال غير عمدية (أخطاء) يأتيها ركاب السيارة – دون السائق – كالفتح المفاجئ للأبواب من قبل أحد الركاب بما يتسبب في إصابة أحد أو بعض المارة، أو كالرعونة الصادرة من الراكب تفقد السائق السيطرة على المقود دون أن يكون لهذه الحركة صلة مباشرة أو غير مباشرة بقيادة السيارة من طرف الراكب، ذلك حسب الفقرة 27 من المادة (5) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات. وهي صريحة من أولها (أي الفقرة) على أن التأمين يشمل بتغطيته هذه الفئة من المتضررين من أفعال ركاب السيارة المؤمن عليها.

---

(1) ــ ذلك أن المستقر عليه فقها وقانونا أن المسؤولية تشتد باشتداد الخطأ، بينما في التأمين الإلزامي الوطني العكس هو الصحيح حين تتناقص مسؤولية السائق المخطئ كلما إزداد خطأه.

سادسا : السائق غير المالك للمركبة المؤمن عليها

إذا حدثت الإصابة من حادث سببه عيب في الصيانة الواجبة للمركبة يعود إلى مالكها، فإن السائق، ومعه الركاب المتضررين كما سبق الذكر يستفيدون من التعويض المقرر بموجب التأمين الإلزامي، الأمر رقم 74- 15 وهذا ما أشارت إليه المادة (5) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات في فقرتها 28 بقولها : " إذا قاد المركبة المؤمن عليها شخص آخر من غير مالكها، فإن الضمان يمتد ليشمل التبعات المالية التي تتعرض لها المسؤولية الشخصية لنفس المالك في حالة حادث يلحق بهذا السائق أو بالأخص الأشخاص المنقولين، ويكون ناجما عن عيب أو سوء صيانة المركبة يسندان إلى مالكها ".

سابعا : الأشخاص المتلقون لدروس القيادة

إن المقصود بهؤلاء الأشخاص المستفيدين من تعويض ضمان التأمين الإلزامي، الأمر رقم 74- 15 نظرا للأضرار التي تحدث لهم أثناء تلقيهم دروسا في القيادة لتعلم سياقة المركبات، بواسطة السيارة المؤمن عليها عندما يستعملها المكتتب لتعليم القيادة لأصوله أوزوجه أو فروعه الذين بلغوا السن المطلوبة لإجراء إمتحان الحصول على رخصة القيادة – دون سواهم – طبقا للشروط المبينة في المادة (2/261) من قانون المرور الجزائري، حسب الفقرة 30 من المادة (5) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات، غير أن المادة (19) من قانون المرور[1] تنص على أنه : " يجوز تعليم سياقة السيارات بدون مقابل ضمن الشروط المحددة عن طريق التنظيم "، وهذا التنظيم المقصود هو نفسه الشروط المحددة في المادة (2/261) السابقة الذكر والتي تقضي بأنه : " ... وتخفض المدة القصوى للشهادة، والمقصود بالشهادة في النص : الشهادة الطبية الواجبة الإرفاق بملف المترشح لتعليم سياقة المركبات – الممتهن أو المعلم – وليس الممتهن أو المتعلم – تخفض المدة إلى سنة واحدة إذا بلغ سن صاحبها 60 سنة ... إلخ ". وهذا يعني أن هذه المادة لاتخص غير المتهنين لحرفة

(1) ـــ القانون رقم 87- 09 بتاريخ 1987/02/10 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق.

تعليم السياقة، وليس للأشخاص الذين يقبلون على تعلم سياقة السيارات لـــدى أصـــحاب السيارات العاديين المؤمن عليها إلزاميا. بالتالي تكون الإحالة المذكورة في الفقرة 30 من المادة (5) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات غير موفقة.

إذن، وأخيرا، فإن جميع الفئات أو الطوائف السبع المتقدمة العـــرض يعتـــبرون مـــن الأشخاص المستفيدين من الضمان بغض النظر عن كل الإعتبارات، فسواء أكـــانوا مـــلاك مركبات مؤمن عليها، أو مكتتبين في عقود تأمين عليها، أو حارسين أو سائقين مأذون لهم من ذوي الشأن (المالك والمكتتب) أو سواء كانوا من أقارب المالك أو المكتتب أم ليســـوا كذلك (التابعين)، وبغض النظر عن خطأ المتسبب في الحادث، كل أولئك يستفيدون، في غالب الأحيان من التغطية الكاملة من التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عـــن حـــوادث السيارات بموجب الأمر رقم 74- 15، ومن ثم يكون لأي منهم الحق في مطالبة المؤمن بمبلغ التأمين تعويضا عن أضرارهم الناجمة عن تدخل السيارات المؤمن عليها إلزاميا.

وإذا كان ينبغي إبداء ملاحظة على الموقف من القانون الوطني هذا لايســـعني إلا أن أحيي فيه روحه الحمائية لجميع المتضررين الذين غالبا ما يفرزون طائفة بائسة في المجتمع إذا لم يجدوا في المجتمع الأداة القانونية التي تكفل لهم جبر أضرارهم، لكنهم في الجزائر يجدونها في القانون الأمر رقم 74- 15، ولو كان غير شاف في غالب الأحيان نظرا للظروف الإقتصادية والإجتماعية القاسية في معظمها، ورغما كذلك مما يكلفه تعويض كل هذه الأصناف مـــن الضحايا من أموال، كما لايفوتني أن أبشر مسبقا ضحايا حوادث المرور الذين يصابون من سيارات مجهولة، أو غير مؤمن عليها أن القانون الوطني الجزائري قد أعد جهـــازا مكلفـــا بتعويضهم، سوف أعرض له لاحقا هو " الصندوق الخاص بالتعويضات "، وأنتقل الآن إلى المبحث الموالي لمعرفة الأشخاص الذين لايستفيدون من حماية التأمين الإلزامي هذا.

المطلب الثالث
الأشخاص المستبعدون من الضمان

إذا وضعنا في الحسبان أصناف المستفيدين من الضمان في التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات السابق عرضهم في المطلب المتقدم من هذا المبحـــث لأمكننـــا

ملاحظة كثرة المستفيدين، وتفسير ذلك يعود إلى كثرة تنوع وحدوث أخطار المرور، وكما جرى في المطلب الثاني أعرض في هذا المطلب الثالث أصناف الأشخاص المستبعدين وأحاول أن أرجع ذلك إلى سببه (سبب الإستبعاد).

1 - أصناف الأشخاص المستبعدين

أولا : السائق في حالة السكر أو المتناول المحظور

إن الشرط المؤدي إلى حرمان مثل هذا النوع من السواق، من الإفـادة مـن تغطيـة الضمان المخول بموجب الأمر رقم 74- 15، هو أن يصدر حكم قضائي من المحكمة المختصة (وهي غالبا أو دائما) محكمة الجنح، هذا الحكم يثبت جريمة هذا السائق حسبما نصـت عليه المادة 14 من الأمر رقم 74- 15، وقد سبق إيرادها في (رابعا فيما تقدم) [1].

ونفس هذا الحكم نص عليه بالنسبة للصندوق الخاص بالتعويضات، بحيث أن السائق بهذه الحالة لايملك الحق في مطالبة المؤمن (شركة التأمين) في التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات إذا كانت السيارة التي يقودها وهو في حالة سـكر أو تحـت تأثير المخدرات أو المنومات المحظورة مؤمنا عليها، كما لايستطيع الرجوع بالضمان علـى الصندوق الخاص بالتعويضات وهو يقود سيارته على تلك الحالة وكان غير مؤمن عليها[2].

ثانيا : السارق وشركاؤه المساهمون معه

في البداية أشير إلى أن المادة (7) من المرسوم رقم 80- 37 المقطع (أ) بها خطأ مطبعـي يتمثل في إيرادها من بين المستثنين من الإنتفاع بالتعويض مـن قبـل الصـندوق الخـاص بالتعويضات : " السائق وشركائه " والصحيح المقصود هو " السارق وشـركاؤه "، كمـا ينبغي ملاحظة ما تنص عليه المادة الثالثة من المرسوم رقم 80- 34 المقطـع الثالـث حيـث لاتعتبر الأضرار التي تسببها المركبات المؤمن عليها مستثناة من الضـمان في حالـة سـرقة السيارة، وورد نفس هذا الحكم أيضا في المادة (10) من الشـروط العامـة لعقـد تـأمين السيارات، فقرة 53 كما يلي : " أ - ... غير أنه في حالة السـرقة أو العنـف ... يبقـى الضمان مكتسبا لهذا (أي للمؤمن له ... إلخ "، ورد هذا كاستثناء من الإستثناء من الضمان

---

(1) ـــ راجع المبحث الثاني ، ص 126.

(2) ـــ المرسوم رقم 80- 37 وسيجيئ بحثه في الباب اللاحق، ولاسيما المادة (7) منه.

للحوادث الواقعة عند عدم بلوغ السائق للمركبة المؤمن عليها السن المطلوبة، أولا يـتمكن من إثبات حيازته على رخصة المرور أو كفاءة القيادة في حالة صلاحية (أي لا معلقة، ولا باطلة) مطلوبة من الأنظمة المعمول بها ولو كان السائق بصدد تلقي دروس في القيـادة أو كان يساعده شخص آخر حائز على رخصة قانونية ... " مما يعني بقاء الأضرار الحاصـلة بهذه الكيفية مشمولة بالضمان رغم سرقة المركبة المتدخلة في الحادث ورغـم أن السـائق السارق غير مشمول بالضمان.

ثالثا : ممتهنو السيارات وأصحاب المرائب وغيرهم

هذه الطائفة من الأشخاص مستبعدون جميعهم من ضمان التـأمين الإلزامـي مـن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات صراحة بمقتضى المادة (4) من الأمر رقـم 74- 15 ولأنهم ملزمون بالإكتتاب في عقد تأمين خاص بهم باعتبارهم حرفيين أو أصحاب مهـن، ولذلك يفرد لهم نظام خاص[1].

رابعا : السائق أو المالك الناقل لأشخاص بعوض دون إذن قانوني

مثل هذا الصنف من السائقين أو ملاك المركبات، إذا تسبب الواحد منـهم بمركبتـه للأشخاص المنقولين من قبله بعوض، في أضرار جسمانية، وكان غير مرخص له بممارسـة مهنة نقل الأشخاص (النقل العمومي المأجور) فإنه يستبعد من تغطيـة ضـمان التـأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات.

ذلك الإستبعاد أوجبته المادة (5) من المرسوم رقم 80- 34 في مقطعها الثاني، علما وأن مقطعها الثالث يضيف إستبعادا يتعلق بالسائق أو المالك عندما ينقل أشـياءا أو أشخاصـا بشكل خطير غير مطابق لشروط المحافظة على الأمان المحدد في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل[2].

والآن وبعد مافرغت من عرض الأصناف المستبعدة (الأشخاص) مـن الضـمان، أحاول أن أبرز هذا الإستبعاد أو أحدد الحكمة منه، خاصة وقد علمنا – كما تقـدم – أن

---

(1) ــ راجع المبحث الأول من هذا الفصل، وانظر المواد : 163، 164، 166 من الأمر رقم 95 – 07 .

(2) ــ أي خلافا لأحكام قانون المرور وقوانين النقل العمومي المأجور .

التأمين الإلزامي الوطني 74- 15، قد أصبغ حمايته على كـــثير مـــن أصـــناف الأشـــخاص المتضررين في حوادث السيارات المؤمن عليها الزاميا، حتى في حالة تسبب المضرور شخصيا بخطإه في الحادث – بشروط طبعا كما رأينا – متى كان سائقا طبقا للمادة (13) من الأمـــر رقـــــم 74- 15 ، ونرى – كما سبق حينا – كيف أن المادة (5) من المرسوم رقم 80- 34 إستبعدت السائق أوالمالك لنقلهما أشخاصا بعوض دون إذن قانوني. ورأينا غيرهمـــا مـــن المستفيدين والمستبعدين، لكن ما اثار إنتباهي وتساؤلي فقط، لماذا فرق القانون بـــين خطـــأ السائق في المادة (13) من الأمر رقم 74- 15 ، وخطأه ومعه المالك في المادة (5) مـــــــن المرسوم 80- 34 ؟. وبتعبير آخر لماذا يستفيد السائق في الحالة الأولى من خطإه إذا أصيب في الحادث المروري بعجز دائم تبلغ نسبته 51% أو أكثر وذوو حقوقه في حالة وفاته، ولايستفيد السائق أو المالك من خطئهما في الحالة الثانية إلا إذا أصيب أي منهما في الحادث بعجز دائم تبلغ نسبته 67% أو أكثر وذوو حقوقه في حالة وفاته ؟ هذا ما سأحاول أن أجيب عليـــه في الفقرة الآتية :

2 ـ سبب الإستبعاد : الخطأ المرتكب

إن الخطأ الذي يعتبر معيارا لإستبعاد هؤلاء وأولئك الأصناف من الأشخاص، وكلهم سائق للمركبة بصرف النظر عن علاقته بها (مالكا كان أو مكتتبا في عقد تأمينها، أو مجرد سائق أو حارس لها مأذون ... إلخ) يقتضي الإشارة إلى المقصود منه.

إنه ذلك الخطأ الذي يشكل عنصرا في المسؤولية المدنية، بجانب الضرر وعلاقة السببية، وهو يرتبط بقوة بالظروف الداخلية للسائق وبظروفه الشخصية أثناء إرتكابه للفعل الضـــار. إن الخطأ في هذا المقام، حسب الكتاب، قد يكون واضحا أو قد يعتبر كالغلط في الإرادة أو يعتبر هو مجرد الإيذاء الذي يلحق الغير[1] وهو يختلف من تشريع دولة إلى تشـــريع دولـــة أخرى. فهو في إيطاليا مثلا يمكن إعتباره غلطا في الســـلوك الـــذي لايأتيـــه رب الأســـرة الطيب[2]، وعند البعض فإن معيار الخطأ الذي يكفي لإعطاء كيان للمسؤولية عنـــه هـــو

(1) - **CAMMILLE JAUFFRET,** OP CIT , P 70 .
(2) - I BID , P 70 – 71 Marge 143 . .

التوقع، إذ كيف يمكن في الواقع تأكيد الإهمال أو عدم الإنتباه أو عدم الحذر، إذا لم يعتبر على الأقل توقع النتيجة، وهذا المعيار قد رفضه القضاء .

فالخطأ لايتكون من التوقع ولا من إنعدام التوقع، إنما يتكون من الإهمال ومن عدم الحذر، أو من عدم مراعاة القواعد الخاصة بالسلوك، فذلك هي التي تحدث الحادث الذي لم يكن مقصودا ، حتى ولو كان هذا الحادث غير متوقع، وحسب آخرين من الكتاب، فإن أفضل معيار للخطأ هو " الخطأ الفاعل " لكن هذا الخطأ لايمكن أن يعتبر شيئا جامدا لايتغير، فينبغي الأخذ بعين الإعتبار، الشروط (الظروف) الحضارية والتربوية في حالة إجتماعية محددة . فحرص رب الأسرة يجب أن يكون مرتبطا بدرجة الإحساس بالمجموعة، ولكن أيضا متناسبا مع إزدياد المخاطر، ولكن ألا يكون في هذا تحتيم على القاضي بحثا دقيقا جدا؟ إجهاده.

إنه من الحكمة الكبيرة، من أجل تحديد ما يعنيه الخطأ الفاعل أن يمتنع عن محاولة تعريف عام سوف يكون بالضرورة ضيقا جدا ولايمكنه أبدا إحتواء مختلف الحالات التي يمكن أن توجد، وهنا أحصر بين قوسن موقف المشرع الوطني لأساله عن معياره الذي إعتمده لتمييز خطأ السائق في المادة (13) من الأمر رقم 74- 15 وإعطائه درجة خطورة أقل، والمعيار المعتمد لتمييز خطأ السائق في المادة (05) من المرسوم رقم 80- 34 وإعطائه درجة خطورة أكبر لأني أرى من الأحسن إلغاء هذا التمييز لعدم وجود تبرير معقول به، فيجب من الأحسن تحديد كل حالة للخطأ حسب الظروف المحددة الموضوعية والشخصية، إذا كان مرتكب الفعل (أو الضرر) قد تصرف كرب الأسرة الطيب الذي يعيش في المجتمع.

في فرنسا عرف السيد جيني Geney الخطأ بأنه : " إن الخطأ ليس شيئا آخر هو الغلط في السلوك أو الترول في الموقف الذي من الطبيعي أن يقدر من خلال نموذج الرجل المستقيم والواثق من أفعاله ".

فالقاضي يقارن سلوك الشخص الذي سبب الضرر بسلوك ذلك الشخص الذي تصرف تصرفا سليما، هذا النموذج المثالي للرجل النزيه والمستقيم غالبا ما يسمى برب الأسرة الطيب، وأن الشخص الذي لايسلك مسلك رب الأسرة الطيب يكون مخطئا(1).

وفي القانون الإسباني، فالخطأ بمفهومه الواسع هو عمل إرادي بمقتضاه يكون الشخص مسؤولا عن الفعل الضار الذي إرتكبه مخالفة للقانون. فهو بمعناه الصارم مخالفة للقانون مرتكبة عن حرية ودون قصد الإضرار بسبب غرض يجب ويمكن تجنبه.

إن مفهوم الخطأ حسب القضاء المستقر للمحكمة العليا الإسبانية (وطبعا الخطأ المدني) لايقتضي أن الفعل أو الإمتناع قد تحقق بنية تسبيب الضرر، وهو ما سوف يغير طبيعة الفعل الخاطئ إلى غش. ولكي يكون ثمة خطأ، فإنه يكفي أن توجد مخالفة لقاعدة قانونية بفعل إرادي.

إن عدم مراعاة صاحب السيارة (السائق) للقواعد المنشأة من أجل حماية السير على الطريق العمومي، الغير مبرر بسبب معفي من المسؤولية هو متضمن في المادة (1902) من القانون المدني منذ قرار 10 جويلية 1943(2)، وذلك لعدم وجود قاعدة للمسؤولية عن الأشياء في إسبانيا.

ويصير لزاما الإشارة إلى أن التشريع الإسباني الجنائي يوجد به نوعان من المخالفات : المخالفة الغادرة والمخالفة الخطئية، وأن هذه الثانية يعاقب عليها بالمادة (565) من قانون العقوبات التي تجازي من يرتكب إهمالا دون تطلبها مكرا (غشا) يشكل جرما (جنحة) (3).

وفي الجزائر يتحدث الدكتور مقدم السعيد(4) عن حصر ثلاث درجات للخطأ هي :

- **الخطأ الفاحش** : وهو ذلك الخطأ الذي لايرتكبه أقل الناس عناية وانتباها.

---

(1) ــ **مقدم (السعيد)** : التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة، طبعة أولى، دار الحداثة، بيروت، 1985، ص 37 .

(2) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 17 .

(3) - **CAMMILLE JAUFFRET,** OP CIT , P 72 .

(4) ــ **مقدم (السعيد)** : مرجع سابق ، ص 31 وما بعدها .

- **الخطأ المتوسط (اليسير)** : وهو ذلك الخطأ الذي لايرتكبه الرجل الشديد الحرص، وأنه في المسؤولية التقصيرية يسأل الرجل (المرء) حتى عن الخطأ التافه.

إن المشرع المدني الجزائري جعل الخطأ ركنا للمسؤولية المدنية ، ولكنه عبر عنه في المادة (124) مدني بـ (عمل) بدلا من (خطأ) وهو ما جعل الأستاذ مقدم السعيد يعيب على المشرع الوطني التعبير باعتبار أن إستعماله عبارة (عمل) بدل (خطأ) يكون قد خلط بين المسؤولية التقصيرية التي تجعل من الخطأ ركنا لها، وتلك النظرية التي تعرف بنظرية تحمل التبعة التي تعتبر الضرر كأساس للتعويض وتسقط الخطأ، ولا أريد أن أناقش أستاذنا رغم أنني غير متأكد من صحة إنتقاده.

كذلك من الجدير بالذكر أن الخطأ كما يكون واجب الإثبات طبقا للمادة (124) مدني جزائري قد يكون مفترضا إفتراضا قابلا لإثبات العكس طبقا للمادتين (134)، (135) مدني جزائري، أو مفترضا إفتراضا غير قابل لإثبات العكس طبقا للمادتين (136)، (138) مدني جزائري[1].

وبإختصار، لتطبيق هذه الأحكام والمفاهيم حول الخطأ بالمقارنة مع ماورد بالمادة (13) من الأمر رقم : 74-15 والمادة (5) من المرسوم رقم : 80- 35، يضاف إليهما المادتان (14)، (15) من الأمر رقم 74- 15 اللتين لم يسبق وأن عرضت لهما، يمكن إستخلاص، وأن المشرع الوطني لقانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، لم يغيب فكرة الخطأ من ميدان التطبيق تماما على حوادث السيارات، بل لم يزل يحتفظ له بمكانته في الميدان ولو بشكل ضيق نوعا ما عن مكانته الطبيعية في مجال المسؤولية التقصيرية خارج التأمين، وذلك المسلك من المشرع – إن لم يحبذ من الناحية القانونية البحتة – فإنه مستحسن بالنظر إلى الغايات والأهداف الإجتماعية والإنسانية النبيلة التي يتوخاها والتي لولا التأمين الإلزامي لما أمكن تحملها إجتماعيا ولا إقتصاديا . فحادث السير ، غالبا ما يخلف وضعيات إنسانية مأساوية بالنسبة لضحاياه من أي طرف كانوا أو صنف – كما سبق – ولذلك تقرر لهم التعويض الكامل في غالب الأحوال إلا ما ندر بسبب خطأ هذا الصنف أو ذلك،

(1) ــ **سوار (وحيد الدين)** : مرجع سابق ، ص 206 وما بعدها.

ولكن في حدود، اللهم إلا إذا كانت الأخطاء المرتكبة من الضحايا عمدية(1) هذا من جهة، ومن جهة أخرى، وحتى لايكون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عاريا من كل سبب من أسباب ردع السائقين (وسائل الردع) فإنه يلفت ببعض هذه النصوص أصحاب السيارات والسائقين إلى أن أي خطأ يرتكبونه من مثل سياقة السيارة في حالة السكر أو غيره، أو إثر سرقة السيارة من صاحبها الشرعي، أو المساعدة على سرقتها، أو عدم توخي الحذر في نقل الأشخاص والأشياء وعدم مراعاة قواعد المرور ... إلخ. كل تلك الأعمال تبقى متصفة بمخالفتها للواجبات القانونية أو العقدية، وبالتالي تبقى أخطاءا يجب ردعها، ولكن بمراعاة الأوضاع الإنسانية والظروف الإجتماعية والإقتصادية المرافقة أثناء تحقق حادث السير.

يمكن القول أيضا في هذا الإطار بأن الأمر رقم : 74- 15 قد إحتفظ للمسؤولية الخطئية بحظ في التطبيق (وأقصد بذلك المادة 138 مدني جزائري) في الحالات التي لايصاب فيها سائق المركبة البرية ذات المحرك بضرر تقل نسبة العجز الدائم فيه عن 50% أو 66% حسب الحالة – كما سبق – بحيث يعتبر السائق في هذه الحالات مسؤولا مسؤولية شخصية طبقا لقانون المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء غير الحية. أي أن خطأه يكون مفروضا فرضا غير قابل لإثبات العكس، أو هو لايتخلص من أثر المسؤولية هذه إلا بإثبات السبب الأجنبي(2) وما إنقاص المشرع لقيمة تعويض السائق المتضرر في حادث السير بحسب المادة (13) من الأمر، (5) من المرسوم) إلا مجرد إستبعاد من الإفادة من ضمان التأمين الإلزامي بسبب الخطأ.

وخلاصة هذا المبحث تؤدي بي إلى القول بأن الأمر رقم : 74- 15 قد جاء من أجل معالجة أوضاع إجتماعية مأساويةن غالبا ما عجزت أنظمة المسؤولية المدنية على إختلاف أنظمتها في كثير من قوانين البلدان المختلفة، العربية منها والأجنبية(3). كما أنه جاء أيضا

(1) – **مقدم (السعيد)** : مرجع سابق ، ص 34 .

(2) – **خيال (محمود السيد عبالمعطي)** : مرجع سابق ، ص 454 .

- **BOUALEM YAICI** : L'indemnisation des Victimes D'accidents de la Circulation – Ordonnance 74-15 d. Mémoire de Magister , Université D'alger, P. 23.
- **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 75 .

(3) – **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 30 وما بعدها.

بناءا على نداءات فقهاء إصلاح أنظمة التعويض المختلفة ولا سيما نظـــم التعـــويض عـــن حوادث السيارات من أجل بنائه على قواعد تعويض جماعية لاتتأثر بذمة المسؤول الماليـــة، وذلك بتحويل المسؤولية عن خطأ السائق أو صاحب السيارة من على عاتقه الخـــاص عـــن طريق التأمين إلى عاتق المجموعة أو الشخص المقتدر ماليا (المجتمع في الضمان الإجتمـــاعي مثلا، وشركة التأمين أو الصندوق الخاص بالتعويضات في الأمر رقم : 74-15 لأن أعمـــال نظام المسؤولية المدنية لا يراعي وجود نظام التأمين الإجباري مـــن حـــوادث الســـير[1]، ولايراعي كذلك وجود نظام الصندوق الخاص بالتعويضات.

من هنا أقرر بأن الأمر رقم : 74- 15 جاء ليطبق بدلا عن القانون المدني بوصف الأمر قانونا خاصا يطبق فقط على الحوادث التي تتسبب فيها السيارات البرية ذات المحرك (كمـــا سيجيء تحديدها). كما جاء موسعا، بل وأكثر تعقيدا من نظـــام التـــأمين التقليـــدي أو الإختياري. بحيث[2] أنه نموذج جديد ومعقد لأنه من المعروف في التأمين التقليدي أن المتنفع بعقد التأمين هو المؤمن له وحده أو هو المستفيد الذي إشترط التأمين لصالحه مثلا. في حين أن المستفيد في الأمر رقم : 74- 15 يتشابك تعريفه من المؤمن له إلى المكتب في العقـــد إلى السائق والحارس وحتى إلى الضحايا على إختلاف أصنافهم كما رأيناه.

المبحث الثاني
المركبات البرية الخاضعة للتأمين الإلزامي

يتميز الأمر رقم 74- 15 بالخصوصية كونه يتضمن قواعد تعويض محددة من حيـــث نوع الحوادث التي ينطبق عليها ولا سيما بالنسبة للوسائل والأشياء التي تتسبب عنها تلـــك الحوادث وبالأخص إذا تخلف عنها ضررجسماني. بالإضافة إلى أنه يتميز بالتعويض المجدول في سلم محدود بسقف أعلى لا يمكن بأي حال تجاوزه[3] ولذلك فإنه لا قواعد المســـؤولية المدنية تطبق إزاءه - متى توفرت شروط تطبيقه - ولا كذلك قواعد التأمين العادي أو قانون

---

(1) ـــ **أندري طانك** : المجلة الفصلية للقانون المدني، 1967 ، ص 93 .

(2) ـــ **يايسي (بوعلام)** : مرجع سابق ، ص 20 .

(3) ـــ المادة : 10 مكرر من الأمر رقم : 74- 15.

الضمان الإجتماعي، فلا سلطة عليه حتى بالنسبة للقاضي الذي يطبقه، إنه يتميز بالطابع الآمر لتعلقه بالمصلحة العامة.

لذلك وجب تحديد السيارات (الأشياء) التي تتدخل في الحادث الضار وفق الدائرة التي رسمها لها الأمر حتى يجد سبيله إلى حكمها. من هنا رأيت تناول الموضوع في ثلاثة مطالب، أعرض في الأول إلى تحديد السيارة أو المركبة المقصودة بمفهومه ثم تعيين الحادث الذي يغطيه تأمين هذا الأمر في المطلب الثاني، وذلك يتم من خلال تحديد الحوادث الغير مضمونة (مطلب ثالث).

المطلب الأول
المركبة البرية ذات المحرك أو السيارة

السيارة أداة الضرر، هي أول عنصر يرتبط بقضية المسؤولية المدنية في نظام التعويض الخاص المنظم بالأمر رقم : 74 -15.

فإذا كان كل واحد منا يريد صياغة سليمة، بل بديعة، من أجل تحديد مفهوم السيارة التي تعمل الأمر رقم : 74- 15، فإنه لابد من تحديد المفهوم العام للسيارة البرية ذات المحرك أولا، ثم بعد ذلك تحديد المفاهيم الخاصة التي يعنيها الأمر رقم : 74- 15 ثانيا.

لذلك تعين علي أن أفرع هذا المطلب إلى فرعين، فأدرس السيارة البرية ذات المحرك بالمفهوم العام من خلال فقرتين : أ ــ خصوصية المفهوم ، ب ــ عمومية المفهوم.

وأتناول في الفرع الثاني المفاهيم الخاصة التي أرادها المشرع فأبحث في فقرة أ ــــ تشبيه السيارات البرية ذات المحرك بمقطوراتها أو شبه مقطوراتها مع تعداد ذلك، وفي فقرة ب ــ أعرض إستبعاد حوادث القطارات من ميدان النظام الخاص.

الفرع الأول
السيارة البرية ذات المحرك بالمفهوم العام

عندما تسير المركبات البرية ذات المحرك فهي تخلق خطرا خصوصيا وهاما والذي يكون ضحيته عدد كبير من الراجلين وغيرهم من أصحاب السيارات وكذلك الدراجات، والصيغة المأخوذة تبين بأن المشرع أراد فهم طائفة السيارات التي يمكن أن تفسح المجال لتطبيق الأمر رقم : 74- 15 أقول فهمها فهما موسعا.

أ - خصوصية المفهوم

إن السيارة هي كل آلية تسمح بنقل الأشخاص أو الأشياء، وهذه العبارة – في نظر الكتاب – لها مفهوم كثيف، إذ أن السيارة آلية متحركة، وهي بدون هذه الوظيفة لايمكن أن تعمل، الأمر رقم : 74- 15. وأيضا لتطبيقه يجب أن توجد المركبة البرية، فالآلية التي تسمح بنقل الأشياء أو الأشخاص بحرا أو نهرا أو حتى جوا، لاتدخل في الواقع في طائفة السيارات البرية. لكن السيارة البرمائية يتعلق بها الأمر رقم 74- 15 عندما تكون سائرة على اليابسة[1]، ويجب أخيرا إمكان تمييز السيارة بأنها عربة ذات محرك، بحيث أن المحرك هو العدة أو الجهاز المركب تقنيا يضمن بشكل محدد أو جزئيا تنقل المركبة باستقلال عن الطاقة الممونة للآلة من قبل السائق.

إن الدراجات التي يمكن أن تكون سريعة وخطرة بالنسبة للغير لاتسمح للضحايا الذين تسبب لهم أضرارا أن يتمسكوا بالأمر رقم 74- 15، كما أن لعب الأطفال من غير محرك لاتسمح بذلك.

ولكن، مادام أن المحرك موجود، حتى ولو بفعل الطبيعة، أو بسبب ضعف قوته، فإن القانون يطبق، وإلا لما كان هناك الزامية للتأمين.

ب - عمومية المفهوم

إن المشرع وهو يحدد الإستثناءات (إستثناءات المركبات التي لايطبق عليها التأمين الإلزامي) : حدد السكك الحديدية خاصة – وسبق وأشرت إلى موقف المشرع العراقي بهذا الشأن – دون أن يضيف كما في فرنسا مثلا " الترامواي " الذي يسير على سكك خاصة، مما يكون معه واضحا أننا في حضرة سيارة برية ذات محرك مبينة في المادة الأولى من الأمر

(1) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 75 .

رقم 74- 15 في فقرتها الثانية، حيث تنص : " ... وتعني كلمة مركبة في هذا النص، كل مركبة برية ذات محرك ... ".

فكل المركبات البرية ذات المحرك – عدا القطارات، ويمكن الترامواي – التي تكون موضوع ملكية خاصة أو عامة، والتي يكون مالكها أو غيره (حارسها أو قائدها) قد وضعها للسير يمكن أن تعمل الأمر رقم 74- 15. إذ لم يميز المشرع هنا ما ليس له مجال للتمييز ، فأيا كانت التسمية التي تطلق على المركبة البرية ذات المحرك (سيارة، جرار، دراجة نارية، شاحنة ...) فإن وجود أو عدم وجود التزام بتسجيلها، والطاقة المستعملة في محركها (منتج بترولي كهرباء، أو غير ذلك) لايكون له أثر سوى على العامل الإقتصادي لصاحب السيارة أم لايؤثر على ذلك في الإستعمال.

إنه طبقا للقانون الألماني، فإن المركبات البرية ذات القوة الضعيفة تستبعد من تطبيق قانون 19 ديسمبر 1952 المؤسس للنظام الخاص عندما ينجم الحادث عن مركبة برية ذات محرك لاتتجاوز سرعتها القصوى على الطريق العمومي : 20 كلم/سا[1].

غير أنه في الوقت الراهن لايمكن قبول ذلك، فالمركبات التي لاتستلزم رخصة قيادة، والدراجات النارية الخفيفة، وعربيات العجزة، والمجزات، والحمالات الذاتية، منذ أن تكون " مركبة برية ذات محرك " يجب أن تعتبر داخلة في مجال الأمر رقم 74- 15، وفي هذا المقام إستبعدت محكمة المرافعة الكبرى لـ (Cahors) الفرنسية تطبيق القانون الخاص المؤرخ في 05 جويلية 1985 المماثل تقريبا للأمر رقم 74- 15 الوطني على حادث مسبب من رفاشة آلية : " Pelleteuse Mécanique " التي يمكن وصفها بالمركبة كان هذا الحكم بتاريخ 27 فيفري 1986 .

ولكن ما يمكن تقريره هو أنه : إذا كانت المركبة البرية ذات المحرك في حراسة شخص من القانون العام، فإنه، بعد قرار بلانكو[2] الشهير أخرجت النزاعات بشأن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات من نطاق قواعد المسؤولية الإدارية الخاصة بالأشخاص المعنوية العامة

(1) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 24, Marge 47 .

(2) ـــ أنظر قرار بلانكو : **عوابدي (عمار)** ، الأساس القانوني للمسؤولية الإدارة عن أعمال موظفيها: S.N.E.D الجزائر 1982، ص 18 .

من القانون الإداري الذي كان هو المطبق في أغلب الأحوال في حالة الأضرار المسببة من مركبات الدولة أو الجماعات المحلية أو المؤسسات ذات الطابع العمومي. وإذا ثار التساؤل حول مناسبة إيراد هذا القرار في هذا المقام فإنني أقول بأنه رغم عدم مناسبة إيراده إلا أنه يتصل بمجال تطبيق القانون الخاص على الأقل بإدخال نزاعات عديدة كانت حكرا على القضاء والمحاكم والقانون الإداري وإخضاعها للقانون والقضاء والمحاكم الخاصة، وهذا ما فعله القانون الفرنسي رقم 57- 1424 المؤرخ في 31 ديسمبر 1957 عندما أتى بقواعد حاسمة فعمم الإختصاص للمحاكم القضائية العادية وطبق قواعد القانون المدني على " كل دعاوى المسؤولية الرامية إلى التعويض عن الأضرار من كل نوع المسببة من أي مركبة " وحدد القانون الفرنسي أنه بالنسبة للغير، فإن مسؤولية الشخص الإعتباري للقانون العام تقوم مقام شخص ممثله بسبب الأضرار الحاصلة أثناء ممارسة وظائفه، وتحتفظ بأعمال القانون الإداري في حالة الأضرار المسببة في الميدان الإداري (العمومي).

الفرع الثاني
المفاهيم الخاصة التي أرادها المشرع

إن الأمر رقم 74- 15، قد شبه السيارات البرية ذات المحرك بالمقطورات وشبه المقطورات، ولكنه إستبعد من ميدان تطبيق نظامه الخاص للتعويض، الأضرار المسببة من السكك الحديدية التي تسير عرباتها على مسالك خاصة بها حصرا.

أ ـ تشبيه السيارات البرية ذات المحرك بمقطوراتها أو شبه مقطوراتها

إن التحديد يكون مفيدا بدون شك، وبدونه قد يعتبر القضاء المقطورة أو شبه المقطورة مندمجة في السيارة البرية ذات المحرك. ولذلك يلزم تحديد العبارات بكل دقة، وقد جاء في المادة الأولى من الأمر رقم : 74- 15، في فقرتها الثانية ما يلي : " ... وتعني كلمة مركبة في هذا النص كل مركبة برية ذات محرك، وكذلك مقطوراتها أو نصف مقطوراتها وحمولاتها.

ويفهم بمقطورات ونصف مقطورات ما يلي :

1- المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك، وتكون تلك المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء .

2- كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك .

3- كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات بموجب مرسوم .

وتجدر الإشارة إلى أن الفقرة الثانية من المادة الأولى من المرسوم رقم 88- 06 المؤرخ في 19 جانفي 1988 المحدد للقواعد الخاصة بحركة المرور، قد ذكرت عدة مصطلحات من بينها مصطلح السيارة، وهذا المصطلح في تعبير النص المذكور يعني كل مركبة مجهزة بجهاز ميكانيكي للدفع، تسير في الطريق بوسائلها الخاصة، غير الوسائل التي تنتقل بها على السكك الحديدة، أو التي تتصل بموصل كهربائي، وتستعمل عادة لنقل الأشخاص أو البضائع.

يمكن الملاحظة كذلك أن ثمة تطابق تام بين المقطعين الأول من المادة الأولى – و لم أورده – والثاني من الأمر رقم : 74- 15 وبين المادة الثالثة من المرسوم الفرنسي (التطبيقي) الصادر في 07 جانفي 1959 تطبيقا للمادة (10) من قانون 27 فيفري 1958 الفرنسي هو الآخر طبعا، المتعلق بالتأمين الإلزامي على السيارات[1]. هذا، ويليق التنبيه أيضا، إلى أن ما أخذ في الصيغة القانونية " مقطوراتها أو نصف مقطوراتها " من أجل إعطائها معنى أو مفهوما يثور التساؤل حول ما إذا كان يجب أنه من الضروري أن يكون ثمة مقطورة أو نصف مقطورة لكي تكمل السيارة بشكل عادي، والمؤمن عليها في نفس الوقت مع السيارة ؟.

إن مثل هذا التفسير – إعتبار السيارة لاتكمل إلا مع المقطورة – قد يحبذه حارس السيارة . ذلك أن القضاء الصارم يعتبر أنه ليس ثمة تأمين، عندما يجعل صاحب السيارة ملحقا بسيارته مقطورة غير مبينة في عقد تأمينه[2].

(1) - **LUCIEN SICOT et JOSEPH BIEVENU** : L'assurance Automobile Obligatoire, L.G.D.J , PARIS , 1959, P 35 .

(2) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 26, Marge 50 .

إن الحل من جهة أخرى يكون هو ذاته، عندما تكون السيارة القاطرة والعربة المقطورة مؤمنا على كل واحدة منهما لدى مؤمنين مختلفين، فكل واحد من المؤمنين يمكنه أن يستفيد من عدم التأمين[1].

غير أن القانون المشرب بالإنشغال بحماية الضحايا، لم يسعه سوى أن يأخذ جميع المقطورات ونصف المقطورات على أنها مندمجة في السيارة القاطرة حتى ولو كان هناك إلحاق إستثنائي لمقطورة بالسيارة (إلحاق مقطورة زاد أو ثروة للتزود أثناء السياحة أو الإصطياف) أو أنها أعيرت إلى الغير، وفي هذا الصدد أذكر بأن المادة (10) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات (الفقرة 67 هـ) تعتبر أي مقطورة أو نصف مقطورة غير مغطاة بالضمان مالم يتوفر في أي منهما شرطان معا هما : أن تكون مصنوعة بغرض نقل الأشخاص وأن ينقل الركاب داخلها، وهذا معناه ضرورة إبرام تأمين على المقطورة أو نصف المقطورة التي لايتوفر فيها الشرطان، وما يؤكد هذا أن المؤمن له (المكتتب) ملزم بالتصريحات بالخطر والتعديلات الطارئة عليه، كما نصت على ذلك المادة (16) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات، تحت طائلة العقوبات المنصوص عليها في المادة (21) من الأمر رقم 95- 07. باعتبار أن إلحاق مقطورة أو شبه مقطورة بالسيارة المؤمن عليها ليس سوى تعديلا في مميزات السيارة الأصلية أو القاطرة وهو ما يشكل تفاقما للخطر، وتعديلا طارئا، وفي هذا الإطار أورد ما نصت عليه المادة (15) من الأمر رقم 95- 07 فقرة 3، مقطع2، " يلتزم المؤمن له بالتصريح المسبق للمؤمن بتغير الخطر أو تفاقمه بفعل المؤمن له، أي بفعله هو "، وإذا تفحصنا – مثلا – المرسوم الفرنسي رقم 86- 21 المؤرخ في 07 جانفي 1986 الذي يضيف المادة (R – 211 -4) فقرة ثالثة، فإننا نجده يقرربأنه في جميع الحالات تعتبر إضافة مقطورات صغيرة أو شبه مقطورات كحالة من تفاقم الخطر ذات ميزة من المميزات المحددة بقرار وزاري. وهذا لايكون إلا عندما يكون هناك كتمان أو تصريح عمدي كاذب والذي يؤخذ على أنه " عدم تأمين ".

نص على هذا الوضع (وضع القطر) أيضا المادة (5) الشروط العامة لعقد تأمين السيارات فقرة 24 بقولها : " يشمل الضمان الأضرار التي تسببها المركبة المؤمن عليها عند

(1) ـــ أنظر المادة (6) من المرسوم رقم 80- 34 .

جرها مصادفة لمركبة أخرى معطلة، غير أنها إذا كانت هي نفسها في حالة عطل وكانت مجرورة من مركبة أخرى ، فلا يغطي هذا الضمان الأضرار اللاحقة بالعربات الأخرى "، وهذا معناه ببساطة أن المقطورة يجب أن يؤمن عليها منفردة أو مع القاطرة، وإلا لما جاز تغطية الأضرار أو الحوادث التي يشملها عقد التأمين الإلزامي، بالمقابل فإنه إذا كان هناك جهاز يمكن أن يعد مقطورة، ولكنه غير مربوط بمركبة برية ذات محرك، وتدخل في حادث، فذلك لايمكن أن يُعمل تطبيق الأمر رقم 74- 15 للتعويض الخاص، مثل ما يمكن أن يحدث في مخيم عطل، وفي لحظة الوصول تسقط المقطورة المحمولة، فالمفهوم طبعا هو إنطباق النظام الخاص (الأمر رقم 74-15) بينما إذا فصلت القافلة منذ أسبوع عن المركبة البرية ذات المحرك (القاطرة) واختل توازنها نتيجة ريح عاتية أو موجة عالية، أو إنزلاق السطح، مما سبب جروحا لطفل فإننا نطبق القانون العادي، فلا يعد مقطورة أو شبه مقطورة، السيارة المنقولة كبضاعة في سيارة أخرى، ولكن هل يمكن إعتبارها في حالة سير ؟.

لقد صدر قرار لمحكمة النقض الفرنسية في 05 أفريل 1973 قبل صدور النظام الخاص للتعويض يدين هذا التفسير[1].

ب ـ إستبعاد حوادث القطارات من ميدان النظام الخاص

على الرغم من أن القطارات سيارات برية ذات محرك، فإنها هي وما في حكمها (الترامواي) لاتعطي المجال لتطبيق النظام الخاص (الأمر رقم 74- 15) عندما تسير هذه على السكة الحديدي ة الخاصة بها، إن الأشخاص المنقولين بهذه الواسطة يستفيدون في مواجهة الناقل من الإلتزام بضمان السلامة الذي يعوضهم في حالة الحادث، أما الغير فتكون حمايتهم في هذا الموضوع أو النوع من السير، أحسن مما هي حمايتهم ضد أخطار السير عبر الطرق في فرنسا.

غير أنه، وحتى إذا تبين بأن عبارات المشرع مبررة، فإنها لاتمنع الصعوبة في التفسير. فقد ذهب الأستاذ/ ريموندلوجي في مؤلفه المشار إليه[2]إلى أنه من أجل تحديد المركبات التي توضع بداءة خارج مجال تطبيق القانون الخاص (الأمر رقم 74- 15) فقد أختيرت :

---

(1) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 27.
(2) - I BID .

"السكك الحديدية "، المادة (3) لكنه يتعجب أولا من لجنة القوانين بالمجلس الوطني الفرنسي، ثم من الجمعية الوطنية الفرنسية نفسها، من أن من صاغوا المشروع الحكومي قـــد كتبـــوا : "السكك الحديدية " بدلا من القطارات، مع أن ليتري (Littri) المستشار بمحكمة الـــنقض المكلف بالمنازعات الخاصة بالشركة الوطنية للسكك الحديدية قد ذكر الخطاب المألـــوف للحقوقيين : عبارة " السكك الحديدية ".

ويبقى تحديد وسائل النقل التي تستعمل للسكك الحديدية، ورغم المعنى الحصري بدلا منه في الخطاب الساري المعطى الآن للسكك الحديدية، فهل ينبغي الإعتقاد بأن المشرع كان قد وضع في إعتباره كل القطارات في حظائر القطر أو حتى في الشوارع ببعض المدن شريطة أن لاتستجيب لهذه الحتمية ؟.

إن التفسير الموسع يمكن أن يبنى على رأي حافظ الأختام المصرح في مجلس النـــواب : عبارات " السكك الحديدية " يجب أن تؤخذ بالمعنى الموسع، وسيلة نقل تســـتعمل ســـكة حديدية. بالنتيجة، وتحت هذه العبارة تدخل القطارات وأيضا المترو، والقطارات الســـلكية ... إلخ. وهو ما يعد بالنسبة لتحديد السيارات المستبعدة وحدود الإستبعاد في الموضوع، أي هو عبارة " تسير على مسالك خاصة بها ".

لكن من أجل هذا التحديد الهام يجب إختيار من بين التفسيرين اللذين يوحي بهما من جهة تغير الإنشاء (الصياغة) الوارد في سير العمل التشريعي. فالمشرع الحكومي إســـتلزم مجرد السكك الحديدية والتراموای للإستبعاد أن يكونا في موضع خاص، وقد إقترحت لجنة النواب إستبدال هذه العبارة الأخيرة بـــ " تسير على مسالك خاصة بها "، وبعد بيان عبارة "موضع خاص " (Site Propre) في تقريره المكتوب بأنه غامض، فإن السيد كوللــــــــي (M. Collet) قد قدم لمجلس النواب اللمسة المطلوبة : " في النهاية ، فإن الإنشـــاء الجديـــد المقترح للمادة (01) من قانون 1985/07/05 الفرنسي " موضع خاص Site Propre " هـــو صياغة أكثر قربا للقانون المدني" تسير على مسالك خاصة بها " ولكن لماذا لايأخذ القـــانون المدني من جديد خطاب العمران متى كان هذا دقيقا ؟.

إن " موضعا خاصا " يوحي بمجال مستقل تماما في الميدان، فإن هناك من جهة مسلك أم لا بالنسبة لميترو هوائي، ومن جهة فمن دون شك أن إمكانية القول بأنه في موضع خاص خير من القول بأنه يسير على مسلك خاص به، وإن عبارة: " تسير على مسالك خاصة بها" تبدو أقل وضوحا.

هذا ومن المستحسن المناقشة إنطلاقا من هذه الكلمات بالنسبة للحوادث المتواترة التي يسببها الترامواي لأصحاب الدراجات عادة أو إلى الراجلين.

وفي العادة فإن الترامواي لا يكون في موضع خاص، ولكنه، ألا يسير علـــى مســـلك خاص به؟.

يمكن مناقشة هذا. فالقانون الألماني المؤرخ في 1952/12/19، والقـــانون السويســـري المؤرخ في 1958/12/12، يستبعد تطبيقهما عندما ينجم الضرر من مركبة موجهة بالسلك. ولكن هنا ليس هو المسلك المخصص له، إنها التقنية الخاصة بالمرور. فالترامواي يوجـــد في غالب الأحيان على مسلك يستعمله أصحاب السيارات كـــذلك وأصـــحاب الـــدراجات والراجلون.

وغالبية حوادث الترامواي هي بالتأكيد تلك المسببة من قبل الحـــافلات الكهربائيـــة، ويجب إذن أن تكون خاضعة لجميع أحكام الأمر رقم : 74- 15 لو وجدت هذه الوسائل في الجزائر أو لو إفترض وجودها فيها، حتى ولو كان المسلك خاص بالنسبة للسير عبر السكك الحديدية أساسا أو بالنسبة للترامواي، إذا كان يسمح - في ممر معين - بالســـير لســـيارات أخرى أو لأصحاب الدراجات والراجلين(1).

فعمل النظام الخاص للتعويض يجد منفدا له. وكذلك الشـــأن للممـــرات المحروســـة. فالمسلك الخاص الذي يقطع طريقا عمومية : كسكة حديدية أو ترامواي تسبب ضررا على هذا الجزء المشترك، وأن أحكام النظام الخاص لقانون 1985/07/05 الفرنسي أو الأمر رقم : 74-15 الجزائري يجب أن يطبق أي منهما في أقليمه وحسب ظروف المجتمع. لأن حـــافظ الإختام (في فرنسا) قد أسس هذا الرأي أمام مجلس النواب.

---

(1) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 28 et S.

خلاصة القول أري - في ضوء ما تقدم، وفي ضوء مايراه الأستاذ الدكتور: أبو زيد عبد الباقي مصطفي[1] أنه يجب إخضاع مرفق السكك الحديدية لأحكام التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السير التي تتسبب فيها القطارات، بل والترامواي، بإعتبارها مركبات برية ذات محرك وتسير على اليابسة وتدخل في المفهوم العام للسير عبر الطرق العمومية في كثير من الأحيان بصرف النظر عن ملكية الدولة لهذا المرفق أو ملكيته من قبل الخواص، وذلك للغرض المزدوج الذي يؤديه التأمين الإلزامي المتمثل في حماية الضحايا بضمان حصولهم على التعويض في أسرع وقت ممكن أولا وفي التخفيف على المسؤول عن الحادث بوجود من يدفع بدله : " المؤمن" ثانيا، خاصة إذاعلمنا أن الأفراد الضحايا أو حتى المؤمن لهم كذلك قد يلاقون التشدد من قبل إدارة السكك الحديدية بصدد تكوين الملف القضائي، بمناسبة المرافعة (الدعوى) لطلب التعويض على إثر الحادث أو من أجل المصالحة بشأنه، لأن ذلك غالبا ما يستغرق الوقت الطويل والجهد والنفقات. بل إنه في الوقت الراهن، وقد خفت حدة المذاهب الإشتراكية، إن لم تكن قد أوشكت على الإختفاء أمام زحف الليبرالية في الجزائر، وإتجاه الدولة إلى إعطاء الإستقلالية الإدارية والمالية (الإقتصادية) للمؤسسات تمهيدا لإدماجها في إقتصاد عام (داخليا ودوليا)، لذلك أرى أن تخضع كل مرافق النقل بمختلف أنواعه ووسائله إلى التأمين الإجباري.

إن التأمين الإجباري (الأمر رقم 74- 15) حاليا ينطبق على حوادث المرور التي تتدخل فيها المركبات البرية ذات المحرك، وكذلك على مقطورا تها أو نصف مقطوراتها، بإستثناء السكك الحديدية وما في حكمها كالترامواي والتي تسير على مسالك (أو في مواضع) خاصة بها كما هو الوضع حاليا في فرنسا أو الدول الأكثر تصنيعا. فما هي الحوادث، إذن، التي يعنيها الأمر رقم : 74- 15 ياترى ؟.

هذا ما سأحاول الإجابة عنه في المطلب الآتي :

المطلب الثاني

(1) ــ **مصطفى (أبو زيد عبدالباقي)** : مرجع سابق ، ص 65.

الحوادث التي يشملها التأمين الإلزامي

إن السيارات البرية ذات المحرك المحددة بالمادة (2) من الأمر رقم : 74-15 لايمكنها أن تعمل النظام الخاص للتعويض كما حدده الأمر المذكور إلا إذا كانت الأضرار الحاصلة هي نتيجة حادث سير ومستوفية لشرطين إثنين مبينين في نفس المادة المذكورة :

أولا : يجب أن تكون السيارة الخاصة لها دور حقيقي في الحادث.

ثانيا : إنه من الضروري أيضا إمكان وصف الحادث بأنه حادث سير.

وأفصل ذلك في فرعين : الأول أتحدث فيه عن مفهوم إشتراك السيارة الخاصة ووظيفته، بحيث أتناول معنى عبارة تسببها في المادة (2) من الأمر رقم : 74-15 وطبعا أسبق هذا بتمهيد .

في حين أدرس في الفرع الثاني : وصف الحادث بأنه حادث سير وذلك عبر فقرة أ ــ حول مفهوم الحادث، وفقرة ب ــ موضوعها : مدى العبارة الواصفة بحيث أتحدث في مقطع أول عن الحوادث، وفي مقطع ثان عما يتضمنه المفهوم.

الفرع الأول
مفهوم إشتراك سيارة خاصة ووظيفته

M

ليس بإمكان كل واحد أن يطالب بالتعويض عن الضرر أيا كان. لكن لكي يكون هناك إلتزام مترتب على عاتق حارس السيارة أو سائقها...إلخ. وأيضا على عاتق المؤمن على هذه السيارة ينبغي أن يكون ذلك عن طريق الإثبات.

وقبل أن يتدخل الأمر رقم : 74-15، أي يوضع حيز التنفيذ، يفكر إنطلاقا من النصوص المعرفة أو المحددة للمسؤولية عن الخطأ : المواد (124) وغيرها من القانون المدني، بل وحتى قبل أن يتدخل القانون المدني الوطني، أو بالأحرى منذ أن إخترعت السيارة وأخذت دورها في المجتمع كوسيلة نقل.

لقد تردد القضاء الأجنبي في الدول الصناعية (فرنسا مثلا) رغم أنه مزود بقانون مدني عتيد : قانون 1804. وجرت على المستوى الفقهي دراسات لاحصر لها حول المسؤولية عن الأشياء غير الحية، والأشياء الخطرة ولا سيما منها السيارة.

لقد إعتقد في فرنسا بأن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تخضع للمادة : (1/1384) مدني المقابلة حاليا في قانوننا المدني للمادة (138) منه. ولقد أدت الإجتهادات القضائية والدراسات الفقهية إلى إقتضاء أن يكون للخطأ دور سببي في تحقيق الضرر من أجل إثارة مسؤولية مرتكب الحادث، وأيضا إقتضاء أن يكون للشيء (السيارة) الدور السببي لإثارة مسؤولية حارس هذا الشيء، الدور الذي يؤدي بأكثر حصرية (أو تحديد) أو أقل للسببية.

إن مشرع الأمر رقم : 74- 15، لم يبين لنا في مداولاته، ما إذا كان قد تجنب إيراد فعل أو نعت (وصف) يتقاسم الجدر مع السببية، بل لقد أراد أن يعمل النظام الخاص بمجرد أن تساهم في الحادث واحدة من السيارات التي خصها، فكيف ينبغي علينا فهم عبارة لم ترد في النص، أو إذا وردت لا تنتمي إلى لغة القانون المدني، وما هي الصعوبات التي تنجم عن ذلك إذا كان مفهوم المساهمة يؤدي إلى إعطاء القانون مجالا أكثر إتساعا من ذلك الذي يضمنه مفهوم السببية ؟ (1).

معنى عبارة " تسببها " في المادة (2) من الأمر رقم : 74- 15

يقصد بالسببية أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تقوم على إفتراض هام وأساسي مضمونه أن تدخل السيارة في الحادث يمكن نسبته إلى حارسها وأن هذا التدخل راجع إلى فعله هو أو يرجع إلى فعل السيارة ذاتها، الأمر الذي يستوجب مسؤوليته في كلتا الحالتين: بمعنى أنه إذا حصل مثلا وأن وقع حادث سير، فإن المعنى المقصود دائما من حادث سير هو أن السيارة بالمفهوم السابق دراسته قد تسببت فيه. أي كانت هي السبب. ولكن نظرا إلى أن السيارة شيء جامد لا يمكن أن تتصور له الإرادة ولا القصد في هذا التسبب أو الفعل، فإن حارس الشيء هو الذي يعتبر من قام بالفعل وبالتالي من تسبب فيه، وتعد

(1) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P .30

السيارة بذلك كأداة تستخدم في إنجاز الفعل، بحيث يسند الدهس بها أو الرض أو الجرح...إلخ إلى حارسها، وبحيث يعتبر هذا الأخير دائما مسؤولا، ويقال حينئذ بأن حارس السيارة مسؤول أو يكتفى بالقول بأن الحادث تدخلت فيه السيارة، أو حادث سير(1).

فهل أن المشرع الوطني للأمر رقم : 74-15، بنصه في المادة الأولى : "... الأضرار التي (تسببها) المركبة...." يقصد من عبارة (تسببها) إفتراض أن السيارة تدخلت أو تتدخل في الحادث هي ذاتها وسببت الضرر، أم أنه يقصد ضرورة تدخل السيارة حقيقة (لا إفتراضا) وأن تدخلها الحقيقي (الفعلي) هو الذي أنتج الضرر، وذلك ما يعبر عنه في قانون المسؤولية المدنية بـ "علاقة السببية" أو رابطة " الإسناد "(2).

في هذا المقام يليق إيراد التدخل الشفوي لحافظ الإختام الفرنسي أمام النواب شارحا المعنى المقصود من عبارة:"تدخل السيارة" المعبر عنه في نص المادة الأولى من قانون : 1985/07/05 حيث قال : بالنسبة للمفهوم (تدخلت - أو تسببت) لبيان أصالته ودوره الحاسم من أجل تحديد ميدان تطبيق النظام الجديد للتعويض بطريقة واسعة وجد أخيرا لفظ " أدخلت : Impliqué" وهو واسع جدا عن قصد : إنه الفعل الذي تتدخل به سيارة برية ذات محرك بأية صفة كانت أو في أي لحظة تكون، الذي يحدد تطبيق القواعد المشتملة في النص. فمثلا : سيطبق القانون حتى ولو كانت السيارة في حالة توقف خاص، وكذلك حتى لو كانت السيارة، تفاجيء بعد حادث أول. ولكن يجب مع ذلك أن تساهم بطريقة أو بأخرى في الأضرار.

فلا يلزم إذن مناقشة الدور السببي أم يلزم، الإيجابي أو السلبي للسيارة من أجل تحديد ميدان تطبيق النص(3) فعبارة " تسببت - أو تدخلت" لكي تسند الحادث أو تربطه بسهولة إلى السيارة أو بها ينبغي قبولها بإعتبارها قضاءا موجودا من قبل، وهو الذي يمكن من المساعدة على توضيح النص فإتفاقية لاهاي المؤرخة في 1971/05/04 بشأن القانون الواجب

---

(1) ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 259 .
(2) ــ **مقدم (السعيد)** : مرجع سابق ، ص 53 .
ــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 479 .

(3) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 30, et S.

التطبيق في مادة حوادث السير عبر الطرق، في ما دها الرابعة[1] تعبر بصورة المقارنة من أجل إخضاع أو عدم إخضاع حادث إلى القانون المحلي، بينما المحاكم قد قبلت بأنه إذا كانت السيارة قد تدخلت في الحادث فإن ذلك لا يكون إلا منذ أن تكون هناك علاقة أيا كانت مع هذا الحادث، فالسيارة التي تعبر وتختفي إثر تسببها في مناورة سيارة أخرى والتي سببت الحادث مباشرة تعتبر متدخلة في هذا الحادث.

فإذا كان البعض من الفقه يتكلم عن علاقة السببية باعتبارها الرابطة بين الواقعة والضرر مباشرة، متجاهلا فعل السيارة، رغم وحدة النتيجة التي هي ربط الضرر بالواقعة، فإن نصوص القوانين المدنية في بعض البلدان ومنها الجزائر، لم تشترط صراحة ، وبنص خاص وجود علاقة السببية هذه.

غير أنه يمكن فهم تطلب السببية كشرط للمسؤولية، في هذا المقام، من السياق العام لنصوص القانون المدني[2] مثل المادة : (127)، (138) مدني جزائري. إن ما أريد قوله أيضا في هذا المقام هو أنه بقدر ما تكون المصطلحات واضحة ومحددة في النصوص، بقدر ما تكون نتائج تطبيق هذه النصوص على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات منطقية، مقنعة، وعادلة، ذلك أنه لو رجع إلى مفهوم يتجاوز كثيرا مفهوم السببية المقصودة في النص، لكان ذلك جسورا أو ممرات إلى نتائج عكسية، غير منطقية بل وحتى غير عادلة.

فهل يجب الرجوع إلى معيار علاقة السببية بمفهوم القانون المدني ونحن نطبق المادة الأولى من الأمر رقم : 74- 15، أم إن علاقة السببية في هذه الأخيرة متميزة ولها تطبيق ونتائج مختلفين ؟.

---

(1) ـــ تنص المادة (4) من إتفاقية لاهاي المذكورة في المتن من هذه الصفحة على أنه : " إن القانون المطبق هو القانون الداخلي للدولة التي وقع الحادث على إقليمها " وقد حددت بعض الإختلافات بالنظر لإعتبارات مختلفة – الإختلافات عن المادة (3) من القانون الفرنسي المؤرخ في 05 جويلية 1985 كما يلي :

أ ـــ " عندما تتدخل سيارة واحدة في الحادث " .

ب ـــ " عندما تتدخل عدة سيارات في الحادث " .

ج ـــ عندما يكون الأشخاص الموجودون في المكان الذي وقع فيه الحادث خارج السيارة أو السيارات متدخلين" .

أنظر : **ريمون لوجي** : مرجع سابق / ص 31 هامش ، رقم 62 .

(2) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 261 .

للجواب على هذا التساؤل أمكن إيراد عدة تفسيرات : فقد يعتمد من جهة على بعض القرارات السابقة القاضية بأن إتصال الشئ تحت الحراسة بجسم الشخص أو المال اللذين يتكبد أي منهما الضرر يكون (أو يخلق) قرنية. والقبول بأن المشرع الآن، بطريقة جديدة، أقام مثل هذه القرينة على علاقة السببية، وأن السيارة المتدخلة في الحادث، تكون مفترضة أنها تسببت في الأضرار المتكشفة في أثناء هذا الحادث – إنها قرينة لايمكن هدمها بسهولة في مواجهة الضحايا. ولكن يمكن هدمها في مواجهة الغير، وخاصة ذلك الغير الذي سبب الضرر فعلا.

هذا مع أن موقف المشرع الوطني للأمر رقم : 74- 15 صريح في أنه أخذ بنظرية التضامن بين المؤمن لهم، وبغض النظر عن العلاقة السببية بين الضرر المسبب والمسؤولية الشخصية، وقد ورد حرفيا في الصفحة الأولى من التقرير التمهيدي، حول إقتراح القانون المعدل والمتمم للأمر رقم : 74- 15 المؤرخ في 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار، المقدم في المجلس الشعبي الوطني، في الفترة التشريعية الثالثة، دورة الربيع لسنة 1988، عن لجنة التخطيط والمالية ، أقول ورد المقطع التالي : " وعليه، فإن الطريقة الجديدة للتعويض التي أدخلها الأمر رقم 74- 15 ترتكز على مبدأ تضامن كافة المؤمنين لهم بحيث تستفيد من هذه التعويضات المقررة كل من الضحية غير المسؤولة والضحية المتسببة في الحادث(1). فالعلاقة السببية بين الضرر المسبب والمسؤولية الشخصية لاتشكل في حد ذاتها الأثر المحدث للتعويض ".

كما أنه من الثابت من النقاش أن المشرع يفرض الآن مفهوما واسعا جدا للسببية المسماة " السبب المؤثر، أو بمفهوم السبب المؤثر " ويفرض أو يكرس أكثر مفهوما قريبا لما يسمى " تعادل الأسباب "، ولكن هذا يعتبر أكثر إتساعا أيضا - على الأقل - كما هو عليه عند تطبيقه قضائيا في المسؤولية عن الخطأ، خاصة في حوادث تصادم السيارات.

فقد سبق وأن لم يتردد قضاء الغرفة الجنائية بالنسبة لتفسير المادتين (319)، (320) من قانون العقوبات المجرمتين على التوالي لجريمتي القتل والجروح غير العمديين في تمديد السببية

(1) ــ التقرير التمهيدي .

من أجل المساعدة الآن على جعل نظرية السببية في مجال حوادث المرور تنضم إلى نظرية التدخل- تدخل السيارة - أو تسببها في الحادث الضار[1].

ولا شك أن القضاء الوطني متماش مع هذا المفهوم الجديد للأمر رقم : 74- 15 ألا وهو حماية ضحايا الحوادث المرورية التي تتدخل فيها المركبات البرية ذات المحرك، حتى ولو لم يكن للمركبة أو المركبات دور فاعل في إحداث ذلك الضرر، وهذا إعتمادا على مبدأ التضامن بين مجموع المؤمن لهم، أي بمجرد أن تكون المركبة أو المركبات المتدخلة مؤمنا عليها.

غير أن تكريس مفهوم موسع للسببية قد تكون له نتائج غير مقصودة من قبل مشرع القانون الجديد. ففي كثير من حوادث السير (حوادث الطرق السيارة والتي غالبا ما تكون سلسلة) فإن كثيرا من المركبات تستوفي معيار المادة الأولى من الأمر رقم 74- 15 فتكون متسببة أو متدخلة خلافا لما إستقر عليه فقها وقضاءا[2].

إن مشاكل التعدد تبدو عوامل للمناقشات والمفاوضات والتأخيرات التي كان أحد أهداف القانون 74- 15 هو تجنبها. ولذلك فإن المفهوم الجديد للسببية في حوادث المرور لايمكن أن يعمم على كل المسؤولية عن فعل الأشياء.

الفرع الثاني
وصف الحادث بأنه حادث سير

إن ما يحدده القانون الجديد من أجل عمل قواعد التعويض الخاصة يقتضي أن ترتبط الأضرار بحادث يمكن وصفه بأنه حادث سير يحدد بطريقة ما ميدان تطبيق القانون، والإحتفاظ بعد لفظ " حادث " بكلمة " سير " في مجلس النواب الفرنسي قد وقع التداول فيه[3]. في حين في قانوننا كما هو وارد في نص المادة (8) من الأمر 74- 15 لا أعلمه،

---

(1) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 32.

ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 523 وما بعدها .

(2) ـــ **الدسوقي (إبراهيم)** : مرجع سابق ، ص 480 .

(3) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 33.

ولذلك أورد ما أورده الكاتب ريموند لوجي عن ذلك في القانون الفرنسي حيث يشـــير إلى أن نواب لجنة القوانين فكروا في إختصاره وتكرار " السير " ظهر لهم في النص زائدا كمـــا بين السيد فرانسوا كوللي . غير أن الحكومة قد طلبت واستبقت الإنشاء المعـــروف الـــذي رغبت فيه، والسيد حافظ الأختام صرح من جهة أخرى في نظره بأن ميدان تطبيق القانون يمكن هكذا – أي بالصياغة المرغوب فيها – أن يكون محددا مسبقا بفضل القضاء المتعلـــق بالإلتزام بالتأمين على المركبات، قضاءا حدد أي ألسيارات البرية ذات المحرك ينبغي إعتبارها في حالة سير. ولكن بعد طارئ للإنشاء (الصياغة طرأ عليها تغيير) الذي ظهر من جهة أنه كان مختصرا جدا وكل شئ لم يكن واضحا مباشرة كذلك، لأنـــه ينبغـــي تحديـــد لفـــظ " الحادث " الذي لم يكن موضوع أي من المعلقين أثناء الأشغال التحضيرية، وأخذ التشـــيع لتعبير " السير " وبدت بعض الآراء من مثل راي حافظ الأختام ممكنة .

أ - مفهوم الحادث

الحادث كلمة إيحائية، فهل كان قد أحسن إختيارها لو أريد إعطاء مجال أوسع لتطبيق النظام الخاص للتعويض المحدد بالقانون ؟ ألم يكن من الأحسن إستبدالها بما يقوم مقامها من مثل : " الأضرار المسببة من السيارات ذات المحرك بمناسبة سيرها " ؟.

لقد إعتقد بأنه من أجل مجال تطبيق واسع، لاينبغي تكرار فعل " مسبب " والبحـــث عن مذهب صياغة مع الفعل " تدخل " لكن يخشى وجود تقييد مع عبارة " حادث " وهو الإسم الذي يدعوه (يسميه) به دون شك فعل " تدخل " غير أن " حـــادث " يعـــود إلى اللغة القانونية منذ وقت طويل، فقد أظهر قانون 09 أفريل 1898 المتعلق بحوادث العمـــل، ليس الكلمة فحسب وإنما المفهوم الذي وجب إعطاؤه للمضمون الحصري (المحدد) نسبيا من أجل تمييزه عن المرض المهني في زمن الضمان الإجتماعي.

لكن هذا المفهوم واسع كثيرا ويظهر أنه إستبقى من أجل تحديد الإلتزامات التعاقديـــة للمؤمنين والإلتزامات القانونية للصندوق الخاص بالتعويضات (عبارات : حوادث الســـير، وحوادث الصيد، قد وجدت مكانها في النصوص)، فبالنسبة لمحكمة النقض الفرنسيـــــة:

يكون هناك حادث عندما يحدث أمر " طارئ، فجائي، غير متوقع ، وخـــارج عـــن إرادة المؤمن له"[1].

فمهما كانت الجسامة، يسمى حادثا، ما لم يكن منتظرا، الذي يحدث في شكل تسمح مظاهره المادية بنسبته في الزمان والمكان.

فباستعمال عبارة (حادث)، وبالتالي فإنه يعتقد دائما في النصوص الســـارية حـــول التأمين، بأن المشرع بدون شك أراد تكريس المفهوم الأكثر إتساعا الذي يظهر قد أخذ بـــه في هذا الميدان من قبل أغلبية المحاكم[2].

ولكن لكي يطبق نظام التعويض الخاص يجب إثبات أن الحادث قد تدخلت فيه مركبة برية ذات محرك، وقد إستعملت عبارات متغيرة، فإن المادة (L.211.5) من قانون التأمينات الفرنسي يمكن أن تجعل الإعتقاد بأن مفهوم الحادث يكون قاصرا (حصريا – محدودا) إذا لم يغط لا الحريق، ولا الإنفجار، بينما بالنسبة للقضاء فقد يغطي الكل[3]، وينبغـــي بيـــان كذلك أن هناك حادث سير . فما مدى تحديد هذه العبارة أو إطلاقها.

ب ـ مدى العبارة الواصفة

" حادث السير " العبارة المختارة للقانون الجديد ليست هي تماما ذاتهـــا المـــأخوذة في المادة (R.211.5) وتقابل على شبه التمام المادة الأولى من الشروط العامـــة لعقـــد تـــأمين السيارات، والمادة (1/12) مقطع (أ، د) من الأمر رقم : 95- 07، والمادة (8) من الأمـــر رقم : 74- 15.

يقول الأستاذ ريموند لوجي، والأستاذ أندري فايرر وشاكس، فيما معناه بأن الإلتـــزام بالتأمين حسب مقتضى المادة المذكورة يطبق على تعويض الأضرار الجسمانية والمادية الناجمة بمناسبة السير :

---

(1) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 34.

(2) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 34.

(3) - I BID, P 34, Marge 72

***1*- عن الحوادث ...**" كذلك يمكن الإعتقاد بأن العبارتين الإثنتين تكونان متعادلتين (حادث السير ، تعادل : بمناسبة السير) ومرسوم 1986/01/07 في مادتـــه (4)، المعدل للمادة (R.211.5) بحذف عبارة "بمناسبة السير " يتجنب كل تنافر. فإذا لم يكن هناك تعريف قانوني للسير، فإن القضاء قد تدخل من أجل تحديد المفهوم في إطار النصوص المتعلقة بتأمين السيارات(1)(2).

فمفهوم السير يجب أن يفهم بشكل موسع، فلا يتطلب أن تكون الســيارة في حالــة حركة، بل فقط أن تكون متدخلة في هذه الظاهرة، في الوقت نفسه المــادي والإجتمــاعي الذي يسمى اليوم بالسير ، وهكذا عندما تكون هناك سيارة على الطريق العام سواءا كانت في حالة سير (حركة) أم توقف، إنها تشترك في السير .

فإذا ما تنقلت وسببت ضررا، وجب في هذه الحالة منطقيا، إعتبار أن ثمة سير.

إن أعمال هذه المعايير (سيارة تكون دائما في حالة سير، إذا تواجدت على الطريــق العمومي، فلا تكون في حالة سير إلا إذا كانت حقا في حالة حركة عندما تتواجد في مكان خاص)، تبدو مع ذلك توجب أن تكون دقيقة، لأن دور السيارة في بعض الحالات، يكون منقوصا لدرجة قد يتردد عندها في الكلام عن حادث السير، في حــين أنــه في الحــالات الأخرى فإن دور السيارة يكون غامضا . وبصفة عامة فإن السيارة لاتكون خارج المرور إلا إذا كانت مثبتتة في مكان خاص غير مفتوح للمرور.

إن صعوبة تفسير هذا المفهوم للسير قد قاد المؤمنين إلى إقتراح الضمان خارج المــرور الذي يضاف إليه تأكيد ميدانه للفرضيات ويلغي التراعات المعترضة، فلا يبقى غير الشــك الناجم من أن بعض السيارات الصناعية أو التجارية أو الفلاحية التي تمارس وظيفتين : السير، وعن طريق تجهيزها الخاص، فإن بعض عمل الأدوات التي يبقى تأمينها ناتجا عــن عقــود المسؤولية المدنية عن الإستغلال، أو النقل العمومي... إلخ(3) فإن التراعات الناجمة من ذلك (الإستغلال) يسوي من قبل المؤمنين فيما بينهم في إطار الإتفاقيات المهنية.

(1) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 35.
(2) - **ANDRE FAVRE ROCHE ,** Juris Classeur, P.5^{e} – 1982, P 13, 35.
(3) - **ANDRE FAVRE ROCHEC ,** Juris Classeur, P.5^{e} – 1982, P 13, 35.

2 - عما يتضمنه المفهوم : إن مفهوم السير يقتضي كذلك أن حادث السير يقصد به: " حادث السير الذي تتدخل فيه السيارة " لأن السيارة إذا تدخلت يمكن بحق الإعتقاد بأن ثمة مجال لوصف الحادث بأنه حادث سير. ومع ذلك، وحتى لو أريد بحث جادث السير بشئ من التساهل، فلا يكون من الممكن الربط إلى المفهوم جميع الحوادث التي لايكون سببها السير، ولكن مناسبته الأكثر بعد أو أقل.

فما دام هناك عنصر السيارة " في السير، أو في حالة السير " بالمعنى الذي كان قد تحدد سابقا، وكان لها بعض الدور، نعرف أن هناك حادث مرور. وكذلك الأمر عند فتح باب يكون مسببا لضرر، فالحادث هو حادث سير، رغم أن السيارة في ذاتها لاتتحرك.

ويقبل ذلك أيضا إذا كان أحد توابع السيارة أو المنتوج الخاص باستعالها يسبب ضررا حتى ولو كان هذا الشئ (رافعة مثلا، أو علبة زيت) يوجد على الأرض بعيدا عن السيارة (مفصولا عنها) لحظة تحقق الضرر، أو أن شيئا محمولا في السيارة يكون مصدرا للضرر، فالحل يكون دائما هو ذاته، أو أن الشئ بقي بعد على السيارة أو سقط او سيسقط.

ونفس الشئ أيضا بالنسبة للملحقات أو الأشياء العائدة للسيارات، فإنه سوف يستمر القول بأن هناك حادث سير إذا حصل الضرر بعد مضي وقت طويل من الإفتراق (الإنفصال) أو في مكان بعيد كثيرا عن المكان الفعلي للسيارة(1).

وإذا كان ينبغي القبول بأنه في بعض الوضعيات بالنسبة للأشياء (الأمتعة) لاتوجد هناك أية رابطة مع السير، يجب كذلك إقامة الحد (الفاصل) عندما يكون هناك شخص له علاقة بالسيارة (حارس، سائق، مسافر ...) والذي يتواجد بوجود الضرر أو وقت تحقق الضرر. فالسياقة، والخدمة للسيارة، يستدعيان عملا بشريا ، فإذا أضر هذا العمل بالغير، فإنه يكون مبررا على أخذه بحادث السير، واعتبار أن السيارة تدخلت، حتى ولو لم يكن هناك إتصال بين السيارة والشخص المصاب أو المال المتعطب.

ملاحظة : للإطلاع أكثر على موقف القضاء بخصوص حادث السير، راجع : أندري فايرر وشاكس ، ص 13- 17، في جيريس كلاور المشار إليه.

(1) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 36.

إن قرارات عديدة قد تدخلت من أجل تحديد التزامات مؤمن السيارة[1] وهي غـــير متجانسة بشكل جيد، ولكنها في أغلب الأحيان تلزم المؤمن، وهذا عندما يكون السائق هو الذي سبب الضرر ويتواجد على قارعة الطريق (La Chausseé) من أجل إتمام تصليح أو من أجل الذهاب بحثا عن النجدة. ولكن حتى هنا أيضا يجب القبول كذلك بأنه في بعـــض الحالات (الوضعيات) فإن الرباط مع السيارة منقطع. فإذا تعارك مسافران أثنـــاء توقـــف وجرح الواحد الآخر، فهل يمكن القول بأن هناك حادث سير ؟ يجيب الأستاذ ريموند لوجي على هذا السؤال بأنه لايعتقد ذلك ويضيف بأنه لايذهب نحو فتوى الذمة القادرة على تذكر التحولات القضائية الأكثر نسخا التي تتعلق بالرابطة مع وظائف الأعمال الضارة للتابعين من أجل معرفة باي إلتزام يكون المتبوعون ملتزمين ؟.

يحدث أيضا أن يكون دور السيارة غامضا، فقد تنتصب شاحنة في مكان عام من أجل أن يبيع السائق الزهور، أو الفواكه، أو السلع وتكون هناك مكتبات ... فإذا كان قد خرج زبون أو زائر، فهل سينطبق النظام الخاص للتعويض الوارد به الأمر رقم 74- 15 ؟ ومثـــل ذلك كيف يوصف الحادث الذي يحصل أثناء شغل على الطريق العمومي، فآلية الرفع الـــتي بإمكانها التنقل بمحرك، وهذا حقيقي، مسببة ضررا لأن حبل رافعتها قد إنبسط كثيرا فجأة ؟ إنه من الصعب الإنتهاء على حادث سير.

في حكم لها في 20 مارس 1986 قررت محكمة باريس بأن هناك حادث سير بمفهـــوم القانون (1985/07/05) عندما لايكون دور للسيارة، ولكن يكون ناجما عن واقع كـــون الشاب الضحية قد سحب ذراعه في نظام عمل جهاز التبريد[2].

والخلاصة : أنه قبل الإنتقال إلى المطلب الثالث الموالي والذي ســـنتعرف فيـــه علـــى الحوادث التي لايشملها التأمين الإلزامي، يمكن القول بأن المشرع الوطني قد إعتبر حـــادث سير، ومن ثم يخضع حكمه إلى الأمر رقم : 74 – 15 المعدل والمتمم، ذلك الحـــادث الـــذي كلما كانت هناك أضرار مادية أو جسمانية حصلت في الزمان والمكان بســـبب الســـير أو تدخل السيارة البرية ذات المحرك سواء أكان تدخلها إيجابيا أو سلبيا، متى كانـــت النتيجـــة

(1) - **YVONNE LAMERT FAIVRE ,** Droit des Dommages Corporels 485. بند

(2) - **RAYMOND LEGEAIS** : OP CIT , P 37.

الضارة ترتبط إرتباط السبب بالمسبب فيما يخص تدخل السيارة، أو بمناسبة السير وتلك النتيجة، وذلك دون إشتراط حصول الضرر جراء إحتكاك مادي لجسم السيارة بشخص الضحية أو المال المتلف في الحادث المحدد بحادث السير دون بقية الحوادث الأخرى المختلفة والتي لاينبغي إطلاقا إخضاعها لهذا القانون من مثل حوادث الصيد والسباق والعمل... إلخ.

المطلب الثالث

الحوادث التي لايشملها التأمين الإلزامي

في المطلب الثاني السابق من هذا المبحث عرضت الحوادث التي يضمنها نظام التأمين الإلزامي، وبقي أن أبحث في هذا المطلب الحوادث التي لايضمنها هذا النظام، إن بسبب القواعد العامة مثل المادة (172) من القانون المدني الجزائري في فقرتها الثانية أو لأن تنظيم التأمين في نفس القانون كذلك يحظر تأمين مثل تلك الحوادث (المادة 621 مدني الخاصة بالمشروعية) والمادة (640) مدني المتعلقة بحظر تأمين الحوادث الناجمة عن الخطأ المتعمد أو الغش. أو كذلك بالنظر إلى القانون الخاص المنظم لعقد التأمين عموما، الأمر رقم 95- 07 والمتعلق بالتأمينات.

ومن هنا أقسم هذا المطلب إلى فرعين، الأول يخص الإستثناءات التي إختص بها الأمر رقم 74- 15، والثاني يتناول إستثناءات وردت في القواعد العامة أو في الإتفاقات الخاصة.

الفرع الأول

الإستثناءات التي إختص بها

(الأمر رقم : 74 – 15)

إن ما يهم في مجال البحث هنا هو تلك الحوادث التي إستثناها قانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات تحديدا وهذه الحوادث هي الآتية :

بالرجوع إلى المادة (7) من الأمر رقم 74- 15، نجدها تحيل إلى مرسوم يتخذ بناءا على تقرير من وزير المالية، هذا المرسوم يحدد مدى شمولية عقد التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والإستثناءات ... إلخ .

إن المرسوم المعني بالمادة (7) المذكورة قد إتخذ وهو المرسوم رقم 80- 34، فما الـــذي ورد فيه من إستثناءات لايضمنها التأمين الإلزامي ؟. إن المادة (3) مـــن المرســـوم 80- 34 أوردت قائمة من ثلاثة أنواع من الأضرار أو الحوادث، مستثناة من تغطية ضمان التـــأمين الإلزامي بحكم القانون نفسه وهي :

1 - الحوادث التي تسبب أضرارا عن قصد من الؤمن له[1].

2 - الحوادث الضارة التي تنجم بصفة مباشرة أو غير مباشرة مـــن الإنفجـــارات أو إنبعاث الحرارة والإشعاع الناتج عن تحول النوى الذرية أو الفاعلية الإشـــعاعية، وعن آثار الطاقة الإشعاعية المتولدة عن التسارع الإصطناعي للذرات.

3 - الأضرار التي تسببها المركبات المؤمن عليها، إذا لم يكن سائقها بالغا السن المطلوبة حين الحادث، أو حاملا الوثائق السارية المفعول، التي تـــنص عليهـــا الأحكـــام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل لقيادة المركبة، ماعدا حالة السرقة أو العنف أو إستعمال المركبة دون علم المؤمن له. هذه الأضرار جميعا أو التي تـــنجم عـــن الحوادث أو في الظروف المحصورة في المادة (3) من المرسوم رقم : 80- 34 غـــير مشمولة بالضمان بنص هذا القانون الذي يعتبر مفسرا ومكملا.

الفرع الثاني
الإستثناءات التي نصت عليها القواعد العامة أو الإتفاق

هناك حوادث قد تسبب أضرارا ولكن يمكن مد الضمان إلى أن يغطيها عـــن طريـــق إتفاق خاص ، بحيث إذا وقع في الإتفاق الخاص بين طرفي عقد التـــأمين أن التـــزم المـــؤمن بضمانها تكون مضمونة، وبالتالي تغطي الأضرار الناجمة عنها، وإلا فتعد في عداد الحـــوادث التي لايشملها ضمان الأمر 74- 15 إذا لم يتفق على ضمانها بعقد خاص، هذه الحوادث هي التي نصت عليها المادة (4) من المرسوم المذكور، وتشمل خمسة أنواع من الحوادث :

---

(1) ــ **معراج (جديدي)** : مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعيـــة، 1999، ص 129 . وما بعدها.

1 - الحوادث التي تسبب أضرارا خلال الإختبارات أو السباق أو المنافسات (أو تجاربها) التي تكون خاضعة بموجب الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل، لرخصة مسبقة تصدر عن السلطات العمومية، وذلك عندما يشارك المؤمن له فيها بصفته متنافسا أو منظما أو مندوبا لأحدهما .

2 - الحوادث المسببة للأضرار المتدخلة فيها المركبات المؤمن لها عندما تنقل المواد السريعة الإلتهاب أو المتفجرة، وتتسبب في وقوع الحادث أو مضاعفة خطورته .

3 - بيد أن الضمان يبقى مكتسبا بالنسبة لنقل الزيت والبترين المعدني أو النباتي والوقود والمحروقات السائلة أو الغازية، إذا لم يتجاوز هذا النقل : 500 كلغ أو 600 لتر، بما في ذلك التموين الضروري للمحرك (إستثناء من الإستثناء).

4 - الحوادث التي تتسبب فيها عمليات شحن المركبات المؤمن عليها أو تفريغها.

5 - الأضرار التي تصيب المباني أو الأشياء أو الحيوانات المكتراة للمؤمن له أو السائق أو التي عهد بها إليهما بأية صفة كانت، غير أن المؤمن يتحمل التبعات المالية للمسؤولية التي قد تترتب على الؤمن له أو السائق من جراء أضرار الحريق أو الإنفجار الحاصلة للبناية التي تكون المركبة موقوفة فيها (إستثناء من الإستثناء).

هذا ولاتغني الإستثناءات من الضمان هذه المؤمن له عن توقيع ضمان إلزامي آخر طبقا للأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل. إن الأمر لايتوقف عند هذا الحد فحسب، بل إن المادة (12) من الأمر رقم : 95- 07 تستبعد من الضمان الحوادث التي تخلف أضرارا يزيد مداها عما هو مشترط ضمانه بالنسبة للاضرار الزايدة عن المشترط من الضمان[1].

الخلاصة أنه وكما يقال بأن كل نظام قانوني يتحدد بموضوعه والأشخاص الملزمين بأحكامه وشروطه ... إلخ. فإن نظام الأمر 74- 15 من خلال تلك الأحكام والشروط يطبق في حالة حادث السير بالمفهوم المتقدم شريطة أن يكون الحادث قد وقع أثناء المرور أو

(1) ـــ **راشد (راشد)** : التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، 1993، ص 120 .

بمناسبته وأن تكون السيارة قد تدخلت فيه بشكل مباشر أو غير مباشر أو حتى لو كان الحادث قد وقع خارج المرور.

لكن يجب ملاحظة الفروق بين الحوادث المختلفة التي تعتبر من حيث الظاهر أنها حوادث سير، ولكن من حيث الأمر 74- 15 لاتعتبر كذلك لإستبعادها من الضمان بنص عام أو خاص، وعدم وجود إتفاق في عقد التأمين على ضمانها نظرا لطبيعتها الخاصة وما تشكله من عبء على المؤمن. الغش، والخطأ الجسيم من المؤمن له مثلا أو الطبيعة غير العادية للخطر، كنقل المواد الملتهبة أو النووية، أو حالة الإضطرابات والثورات ... إلخ. كل هذا وغيره كما سبق البحث في المبحثين المتقدمين كما يرسمه الأمر 74- 15 بالنسبة للحوادث الحاصلة داخل الوطن.

إن السؤال المتبادر الآن يدور حول حكم القانون، الأمر رقم 74- 15 فيما يتعلق بالحوادث أو المخاطر التي تحصل من سير السيارات البرية ذات المحرك وتنقلها بين دولة وأخرى أو عند عبورها حدود دول متعددة؟ هذا ما سنتناوله في المبحث الثالث الآتي :

المبحث الثالث
الحوادث التي تحصل أثناء المرور الدولي الأجنبي

إن التوسع المعتبر لسير المركبات الدولي توسعا متلازما مع توسع التزامات تأمين المسؤولية المدنية عن السيارات في أغلب البلدان، قد مكن من وضع صناعة التأمين أمام مشكلتين : الأولى هي مشكلة وجود التأمين المعترف بصلاحيته في مختلف البلدان المعنية، والثانية هي مشكلة تسوية الحوادث التي تنجم عن المرور الدولي للسيارات ذات التسجيل في دول غير دول مكان حصول الحوادث، إن هاتين المشكلتين وغيرهما تثير التساؤل من جهة أخرى عما إذا كان تأمين السيارات إجباريا أم لا، إنها حقيقية من أجل تسوية الحوادث. أما بالنسبة لعقد التأمين فلا يكون ضروريا فقط أن تكون صلاحيته معترف بها في الدول الأجنبية، ولكن كذلك أن يكون موفرا للمؤمن له الذي يدخل دولة أخرى ضمانة مطابقة

لتشريع تلك الدولة، وبأنه يوجد هناك التزام إجباري بالتأمين أم لا وبصورة لايكون فيهـا المؤمن له عرضة لأن يجد نفسه عاريا تماما من الضمان تبعا لإختلاف التشريعات[1].

إن هاتين المشكلتين قد لقيتا في الدول الأجنبية حلا في إطار الإتفاقيات النموذجية مـا بين المكاتب[2]. لذلك سأعالج في هذا المبحث المشكلتين المذكورتين بالإضافة إلى الدعوى المباشرة وتأمين الحدود وهذا يفرض مناقشة كل من القانون الواجـب التطبيـق والقضـاء المختص، وقبل هذا أتناول في مطلب أول المكاتب والإتفاقية النموذجية والبطاقة الخضراء في المطلب الثاني ثم تلك البطاقة وتأمين الحدود (المطلب الثالث) وفي المطلـب الرابـع أدرس تسوية الحوادث والتزامات المكاتب، ثم الدعوى المباشرة.

المطلب الأول
المكاتب والإتفاقية النموذجية

في الدول الأروبية، تبنت نيابة لجنة النقل عبر الطرق للجنة النقل الداخلي توصيـة للجنة الإقتصادية حول أوروبا التابعة للأمم المتحدة (Cnuced). كان ذلك بتاريـخ 25 جانفي1949، هذه التوصية تدعو الدول للقيام بإجراءات في هذا المعنى، والحق أن نيابـة اللجنة لم تستأنف ثمة الأخذ بإقتراحات المؤَمِّنين أنفسهم، وإن الأعمال المنجزة علـى هـذا الأساس ستوصل إلى إنشاء البطاقة الخضراء. وبتدقيق أكثر البطاقة الدولية للتـأمين علـى السيارات، المصدرة في كل دولة من قبل مكتب يضم مؤمني السيارات، ومجموع المكاتـب الوطنية (علما بأن كل دولة بمثلها مكتب وطني واحد) التي تكون هي ذاتها منضـمة في رحاب مجلس المكاتب، إلا أنه من أجل ترك مرونة أكبر لنظام هذا شأنه تتدخل الإتفاقيـة النموذجية ما بين المكاتب ليس بواسطة الإذعان إلى إتفاق شامل وإنما عن طريق إتفاقيـات ثنائية بين مكتبين، ومجموع هذه الإتفاقيات يسمح اليوم بتغطية قسم واسع جدا من أوروبا، وحتى بعض البلدان غير الأوروبية.

(1) - **LE MANUEL DE L'INSPECTEUR** : et L'agent , OP CIT , P 437 .
- **ANDRE FAVRE ROCHESE** : J.C.P , OP CIT , P 14 .

(2) - **JVONNE LAMBERT FAIVRE ,** Droit des Assurances , OP CIT , P 348.

إن هذا النظام يمثل خصوصية قانونية ملحوظة تماما. فقد شعر في الواقع بأن رغبة منظمة الأمم المتحدة سوف تكون راضية عن الإتفاقية الدولية بين الدول وبوجود قواعد قيد التنفيذ التي في كل واحدة من هذه الدول، في غالب الأحيان تتمسك بالنظام العام. إلا أن هذه المكاتب ما هي إلا أشخاص للقانون الخاص، وأن الإتفاقيات المبرمة تكون بدورها محكومة من قبل القانون الخاص. وليس للسلطة العمومية أية وصاية على هذا المكتب أو ذلك.

إن هذا النظام من القانون الخاص حينئذ قد إعترف به من قبل الدول، ومن بعد سوف نراه معترفا به من قبل المجموعة الإقتصادية الأوروبية ليؤخذ كقاعدة وشرط لوضع التشريعات المتعلقة بالنظام العام موضع التنفيذ.

المطلب الثاني
البطاقة الخضراء

البطاقة الخضراء هي الوسيلة التي تسمح بعمل الإتفاقية النموذجية بين المكاتب. فيوجد إذن شهادة تأمين تأخذ إسمها من لونها وذات شكل موحد في إنشائه في جميع الدول، إن هذه الشهادة المصدرة من قبل كل مكتب وطني، والتي تسلم إلى الشركات الأعضاء والتي من جهتها توزعها على مستأمينها (المؤمن لهم لديها) مجانا أو بمقابل.

إن هذه البطاقة تشكل من جانب دليلا على أن حائزها مؤمن له بشكل نظامي في البلد الذي يكون فيه مقر إقامته. ذلك أنه حسب التشريع الفرنسي فإن البوليصة يجب أن تكتتب في فرنسا لدى أحد المؤمنين المعتمدين من أجل الأخطار الحاصلة في فرنسا، أي الأخطار المتنقلة، بالنسبة لكل شخص له إقامة في فرنسا. مثل هذا الشخص إذن ليس في وضعية قانونية، إذا ما كان يسير بسيارته تحت غطاء بطاقة خضراء مسلمة من قبل مؤمن غير معتمد في فرنسا. ويكون الأمر كذلك إذا ما كانت المركبة مسجلة في فرنسا في سلسلة عادية (Série)[1][1].

(1) - **LE MANUEL DE L'INSPECTEUR** : OP CIT , P 438, Marge 1 .

من جانب آخر فإن البطاقة الخضراء تحدث أو بإمكانها إحداث آثار تكون أكبر مما تحدثه البوليصة التي تجعل قاعدة لها. كذلك فإن الضمانة التي تخولها يجب أن تكون على الأقل مساوية للضمانة المحددة من قبل قانون البلد الذي تسير فيه المركبة، وأنها يمكن أن تكون ممتدة أكثر من تلك الناتجة من العقد. بالإضافة إلى أن النظام القانوني لهذا العقد سوف يكون هو النظام القانوني المحدد بمقتضى قانون بلد السير، وليس بمقتضى القانون الذي يحكمه عادة، بحيث أن الإستثناء المحتج به على ضحايا الحوادث في بلد التسجيل لا يمكن أن تكون كذلك في بلد السير. ويرى المؤلفون (مؤلفو : Le Manuel) أنه يجب دفع هذه النتيجة إلى حدودها القصية. فإذا كان المؤمن ملزما بحكم البطاقة الخضراء بدفع لم يتممه حسب قانونه الوطني وعبارات عقده فإنه لم يبق أقل من إلزامه بالتحمل بذلك، إما بدون رجوع على المؤمن له، وإما مع الرجوع إذا كان التشريع المطبق يسمح بالإستثناء تماما بمجرد التصريح فقط بعدم القابلية للإحتجاج على الضحايا.

وأخيرا فإن البطاقة الخضراء بمجرد توزيعها تشكل عنوانا على التأمين مستقلا تماما على مصير البوليصة نفسها وتلزم بالضمان على المؤمن حتى ولو كانت البوليصة قد فسخت أو علقت، أوقضي ببطلانها، ما عدا الرجوع على المؤمن له. وينتج من ذلك :

أ - إن الضمانة المحددة في العقد تكون واجبة للمؤمن له وواجبة للضحية بناءا على دعوى مباشرة، إذا كانت أكثر إتساعا من ضمانة بلد الحادث حسب محكمة المرافعة الكبرى لـ : Aix- en- Pnovence بتاريخ 26 جوان 1971.

ب - إن الضمانة يجب أن تكون على الأقل مساوية لضمانة قانون بلد الحادث إذا كانت هذه الأخيرة أكثر إتساعا من ضمانة العقد.

ج- إن الرجوع على المؤمن له لا يكون ممكنا إلا إذا كان الإستثناء المحتج به عليه يمكن أن يكون مطابقا لقانون بلد الحادث (مطابقا له).

(1) - **ANDRE BESSON** : La Carte Internationale D'assurance Automobile, L'action Directe des Victimees en France, L.G.D.J, PARIS , 1968 , P 1 .

المطلب الثالث
البطاقة الخضراء وتأمين الحدود

تعتبر البطاقة الخضراء شهادة تأمين وتسمح لصاحب السيارة الأجنبي الذي يتقدم على الحدود من بلدنا – فرنسا – ونفس الشيء بالنسبة لكل البلدان الأجنبية حيث يكون التأمين على السيارات ساريا فيها. يسمح له بالعبور للحدود بحرية. وبإنعدام هذه الوثيقة، ومن أجل تلبية مقتضيات تشريع بلدنا – فرنسا – فإنه سوف يكون صاحب السيارة ملزما بإكتتاب تأمين خاص يدعى تأمين الحدود الذي يضمن مسؤوليته المدنية طيلة إقامته في فرنسا(1). إن مدة هذه الضمانة سوف تكون حسب مرسوم : 1959/03/14 ليومين أو لسبعة أيام أو لواحد وعشرين يوما. ولكن لا يمكن أن تجدد. فإن أوشكت المدة على الإنتهاء قبل خروج السيارة من فرنسا وجب تعويضها بإكتتاب عقد تأمين عادي.

وقد أنشئت في العمل جمعية خصيصا لهذا الغرض وإكتتبت لدى نقابة المؤمنين (Pool) وثيقة تأمين الحدود والجمارك توزع على الحدود شهادات الإنخراط في هذا العقد.

والمعلوم أن هذا العقد (بل التأمين) لا يكون صالحا إلا في البلد الذي كانت قد وزعت فيه تلك الشهادات فإذا عَبَرَ صاحب سيارة حدودا جديدة وجب عليه، من جديد إكتتاب تأمين جديد إذا كان قانون البلد الذي دخله يقتضي ذلك.

المطلب الرابع
تسوية الحوادث وإلتزامات المكاتب

(1) – مرسوم 1959/03/14 .

إن حيازة بطاقة خضراء تجنب الصعوبات. فهي تسمح بفتح التسوية للحوادث الحاصلة في الخارج كما لوكان المؤمن موجودا (مقيما – منشأ هناك) ولهذا الغرض تقضي الإتفاقية بأن المكتب المصدر للبطاقة (البطاقة المسلمة للمؤمن له من قبل إحدى الشركات الأعضاء) يعهد للمكتب القائم في بلد الحادث - أي المكتب المسير- عناية التصرف، إن كان لذلك داع، لتسوية هذا الأخير.

إلا أنه يكون غير ذلك في فرضين : إما أن الشركة تملك فرعا لها في بلد الحادث، وفي هذه الحالة ينبغي على المكتب المسير أن يتخلى إلى هذا الفرع عن تسوية الحادث، وإما أن الشركة طلبت أو تطلب من المكتب المسير بأن حوادثها سوف تسوى من قبل مراسل كشركة تأمين مثلا. وفي هذه الحالة يمنح المكتب المسير شركة التأمين وكالة - إذا قبل الطلب - للتصرف لحسابه وكما لو كان هو ذاته الملزم بالتسويات(1). وإن هذه الفرضية يجب أن تكون متميزة عن تلك الفرضية التي يعهد فيها المكتب المسير بالتسيير المادي للملف إلى شركة التأمين كما تحدده المادة (6) من الإتفاقية النموذجية لما بين المكاتب. في هذه الحالة لا تتدخل الشركة في طلب المؤمن، بل تعير فقط خدماتها للمكتب المسير بدون أن يكون ثمة حقيقة توكيل من المكتب للشركة المكلفة بالتسيير المادي. وهكذا فالضحية تكون دائما مطمئنة لوجود مسؤول مليء في البلد الأجنبي لحصول الحادث تماما ككل مؤمن يمكنه أن يقدم خدماته كهيئة مختصة من أجل الدفاع عن مصالحه في جميع البلدان التي يمنح فيها ضمانة لمستأمينه. فمهما كانت الصيغة المتبعة، فإن المكتب المصدر هو الملزم بأن يرد للمكتب المسير المبالغ المدفوعة لحسابه. وبلاشك فإن العبء النهائي يتحمل به المؤمن وليس المكتب ولكن هذا يكون ضامنا في مواجهة المكتب المسير ليسار المؤمن.

المطلب الخامس

الدعوى المباشرة للضحايا في المرور الدولي

(1) - **LE MANUEL DE L'INSPECTEUR** : et d L'agent , OP CIT , P 439.

إن الإتفاقية التي سمحت – على هذا النحو– بإنشاء المكاتب (جمعية شركات التأمين على السيارات في كل بلد) والإصدار برعاية منها للبطاقات الخضراء تتحلل إلى سلسلة وكالات ممنوحة من قبل كل شركة لبلد معين في مكاتب البلدان الأخرى. ولكن هذه الوكالة لا تخفي (بل لا تلغي) بطبيعة الحال الشخصية القانونية ولا كذلك الإلتزام الرئيسي للشركة المؤمنة. والملاحظ أنه منذ الوقت الذي تكون فيه حالة دعوى، فإن هذه الشركة هي وحدها التي يمكن أن تختصم قضائيا وليس المكتب لما يكون مختصا ولا كذلك الشركة المراسلة عندما تجد نفسها قد أحلت محل المكتب.

فعلى المستوى العملي المحض فإن مثل هذا الحل لا يمكن رفضه أبدا. وفيم يستخدم إلتزام المكتب المسير – وبالنظر إلى الإتفاقية ما بين المكاتب بالتصرف لتسوية الحادث، والوكالة المعطاة له لهذا الغرض من قبل المكتب المصدر ومن قبل الشركة المؤمنة، إذا كان هذا (المكتب المسير) في حالة الدعوى، لا يكون مقبولا إلا في مواجهة هذا المؤمن الأجنبي ؟.

وعلى المستوى القانوني، يكون نفس الجواب. فالضحية بدون شك لها الحق في التصرف ضد المؤمن الأجنبي بموجب الدعوى المباشرة. ولها أيضا هذا الحق ضد فرع هذا المؤمن المنشأ في بلد الحادث ، ولكن : هل تستطيع الضحية ، في غياب الفرع، التصرف ضد المكتب المسير أو ضد المراسل من أجل تجنب صعوبات الدعوى المباشرة ضد شخص غير قائم في بلد الحادث ؟ [(1)].

إن الخلاف حول هذه النقطة غير منته وتطور على ثلاث مراحل :

1 - **إعتبار الكتب المسير وكيلا :** قبلت المحاكم في البداية دعاوى الضحايا في حوادث السير ضد مراسل المؤمن الأجنبي باعتباره وكيلا عن هذا الأخير.

2 - **إعتبار الكتب المسير (أو المراسل) كفيلا :** لم يمض وقت على المرحلة السابقة حتى توجه الضحايا بدعاواهم ضد المراسل بصفته كفيلا للمؤمن الأجنبي .

(1) ـــ أنظر التعديلات الحاصلة على نظام البطاقة الخضراء نتيجة توصيات المجموعة الأوربية في 1972/04/24 وفي 1972/12/19، والمطبقة في فرنسا بقانون 1972/12/21.

3 - إعتبار الكتب المسير نائبا (أو ممثلا) : هذه الصفة التي وصف بها المكتب المسير لقيت معارضة شديدة من بيسون، وعليه رجعت محكمة النقض الفرنسية إلى المرحلة الأولى معتبرة المكتب المسير وكيلا دون وصف العلاقة القانونية[1] عندما إعترض بأن الوكيل لايلزم بالتزامات الموكل، أي المكاتب، فيقبل إذن بأن المراسل الذي هو مجرد وكيل للمكتب، لايمكن أن يكون ملزما بدين موكله.

منذ ذلك الوقت صار القضاء يرفض الدعوى ضد المراسل، ولايقبل غير الدعوى التي توجه ضد المكتب المسير التي بيَّن الأستاذ بيسون بوضوح[2] أنه في الواقع ليس مجرد ممثل للمكتب المصدر وإنما هو مدين رئيسي بموجب نيابة ناقصة[3]. ومع ذلك فإن محكمة النقض الفرنسية قد كرست الفرضية الأولى التي تسمح بإدانة المراسل لذلك فقط لأن له صفة الوكيل[4] من غير تكييف آخر للوضعية القانونية، بحيث أن الضحية، باستقلال عن الدعوى المباشرة ضد المؤمن الأجنبي يمكنها أن تخص (تقصد) : إما المراسل – شريطة أن تثبت حقا الوكالة التي كانت الشركة الأجنبية قد إستعملتها – وإما المكتب المسير[5] .

بالأحرى ومن خلال قرار، أن الشركة التي تحل محل المكتب المسير، من أجل المتابعة والتسيير المادي للملف، فالمكتب المسير، يمكنه بدوره أن يدان في الإستعجال (يقاضي أمام المحكمة الإستعجالية) بالتعويضات التي خصصتها المحكمة الجزائية للضحايا، إذا ما عارض صندوق الضمان في إلتزامه.

وخلاصة القول في هذا المطلب أن نظام تأمين السيارات العابرة للحدود في البلدان الأجنبية (أوربا خاصة) نظام مهم بقدر ما هو حديث، ولايزال في فترة العلاج والرعاية. إنه نظام مرن، وتطبيقه بشكل شامل وموحد إن على مستوى الدول الأوربية الأعضاء في السوق المشتركة أو على مستوى الدول الأوربية التي هي ليست أعضاء بعد، وكذا بالنسبة

---

(1) - **LE MANUEL DE L'INSPECTEUR** : OP CIT , P 440.
(2) - R. G.T.A. 1968. 153, N° 10 et S.
(3) – حول النيابة الناقصة : أنظر : **أنور (سلطان)** : النظرية العامة للإلتزام، دراسة مقارنة للقانون المصري واللبناني، دار النهضة العربية ، بيروت، لبنان، 1980 ، ص 416 .
(4) - **NICOLAS JACOLE** : OP CIT , P 283 . **LE MANUEL** : OP CIT , P 440 .
(5) - T.G.I, Aise en Provence , 24/06/1971.

للدول غير الأوربية، كما سبق تفصيل ذلك، يساعد كثيرا على تعويض جميع الضحايا وجميع الأضرار .

إنه رغم ما يمكن أن يؤخذ على هذا النظام من ثغرات أو صعوبات من حيث التطبيق إلا أنه محبذ في أوربا الموحدة اليوم، لما يمثله من قيمة عملية من الناحية الإقتصادية وحرية التنقل للأشخاص والسلع التجارية، وحبذا لو أن الإتحاد الإفريقي الناشئ حديثا أن يراعي هذا المثل ويحتذي به.

بقي أن أعرض للوضع بالنسبة للمرور الدولي للسيارات عبر البلاد العربية، وهو ما أخصص له المبحث الرابع موجزا تبعا لندرة بحثه.

المبحث الرابع
الحوادث الحاصلة أثناء المرور الدولي العربي

إن المشرع العربي لم يشذ عن المشرع الأجنبي في تنظيم تأمين السيارات في إطار المرور الدولي، إما في إطار إتفاقية عربية متعددة الأطراف أو ثنائية، وإن – كذلك في إطار التصديق من دولة عربية أو أكثر على إتفاقية أجنبية.

في الجزائر نصت المادة (7) من الأمر رقم 74- 15 على أنه : " يتخذ مرسوم بناءا على تقرير وزير المالية، تحدد بموجبه الأحكام المتعلقة بما يلي : " ... الشروط المتعلقة بالتأمين على المركبة في إطار المرور الدولي ". وقد إتخذ في هذا الخصوص المرسوم رقم : 80- 34 المؤرخ في 16 فبراير 1980، واتخذ وزير المالية قراره المؤرخ في 18 يونيو 1973 تطبيقا للمادة (14) من المرسوم 80- 34 متضمنا تحديد الكيفيات الجديدة للإكتتاب في التأمين المتعلق بالحدود ومعدلا لقرار 17 مارس 1969[1].

وقد يطرح التساؤل بحق حول ما قد يثيره تاريخ القرار الوزاري المؤرخ في 18 جوان 1973 الصادر قبل الأوان تطبيقا للمادة (14) من المرسوم 80- 34 الصادر لاحقا. والجواب

(1) - **ALI HASSID** : Introduction a L'étude des Assurances Economiques , ENAL , Edition, 1984 , P 54.

بسيط كون القرار كان متخذا لتطبيق القانون الفرنسي الساري أثناء الإحتلال والممدد سريانه إلى ما بعد الإستقلال، والذي إستمر سريانه إلى غاية صدور المرسوم 80- 34 وإلى اليوم.

مراعاة إذن لهذه النصوص أقسم بحث هذا المبحث إلى المطالب الآتية :

المطلب الأول : ميدان تأمين الحدود وشروطه ومدته .

المطلب الثاني : إثبات القيام بواجب (إلتزام) تأمين الحدود .

المطلب الثالث : القانون الواجب التطبيق .

المطلب الرابع : القضاء المختص .

المطلب الأول

ميدان تأمين الحدود ومدة العقد

إن الأشخاص المقيمين في الخارج الذين يُدْخِلُونَ إلى الجزائر سيارة غير مسجلة في الجزائر، يجب عليهم، من أجل تلبية الإلتزام بالتأمين من مسؤوليتهم المدنية المترتبة عن حوادث سياراتهم تلك في الجزائر، أن يكتتبوا في التأمين الخاص بالحدود، ذلك التأمين المحدث بموجب المرسوم رقم 59- 428 المؤرخ في 14 مارس 1959، ذلك لدى الصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين، أو لدى الشركة الجزائرية للتأمين، إن هذا هو ما قضت به المادة الأولى من قرار وزير المالية المؤرخ في 18 يونيو 1973 كما ذكر سابقا.

وقد نصت المادة (6) من المرسوم 80- 34 على ذلك بقولها : " يجب أن يحمل سائق المركبة المشار إليها في المادة (1/1) من الأمر رقم 74- 15 المؤرخ في 30 يناير 1974، وثيقة تثبت بأنه قام بواجبات إلزامية التأمين، تسلمها الشركة الوطنية للتأمين مجانا مع مراعاة أحكام المادة (20) من الأمر السابق ... كما تسلم وثائق ثبوتية يمثل عدد السيارات التي تضمنها وثيقة التأمين.

وإذا كان ضمان عقد مطبقا في آن واحد على مركبة ذات محرك ومقطوراتها أو شبه مقطوراتها، يجوز تسليم وثيقة ثبوتية واحدة بناء على طلب المؤمن له، شريطة أن تتضمن إيضاح نوع المقطورات أو شبه المقطورات التي يمكن أن تستعملها مع المركبة، وكذلك أرقام تسجيلها عند الحاجة، ويمكن أن يسلم المؤمن مع ذلك وثيقة ثبوتية عن المقطورة وشبه المقطورة فقط بناءا على طلب المؤمن له ".

إن الوقت الذي يجب أن تسلم فيه هذه الوثيقة الثبوتية هو وقت إمضاء العقد، وتسمى في النص (المادة 7 من المرسوم 80- 34) : " شهادة تأمين على سيارة ".

للتذكير فإن هذه الشهادة تسلم للإستعمال العادي للسيارة داخل الجزائر بالنسبة للسيارات الوطنية التي تحمل رقم تسلسل للتسجيل في الجزائر، أما الشهادة التي تسلم في الحدود من قبل الشركة الوطنية للتأمين (المادة 9 من المرسوم رقم : 80- 34) والتي تثبت أداء الإلتزام بالتأمين في الحدود فهي كشهادة التأمين على سيارة يجب أن تشمل كل منها على بيانات توضيحية حددتها المادة (10) من المسروم رقم 80- 34 وهي :

- إسم الشركة الوطنية للتأمين وعنوانها .
- إسم وكنية موقع العقد وعنوانه.
- مدة التأمين المطابق لقسط التأمين .
- رقم وثيقة التامين .
- مميزات المركبة وخاصة رقم تسجيلها، وفي حالة عدم وجوده، الرقم الخاص بسلسلة النموذج عند الإقتضاء.
- خاتم المؤمن وتوقيعه .

بذلك تكون شهادة التأمين المشار إليها، قرينة قانونية، في حالة منازعة المؤمن في الضمان الواقع على عاتقه بالنسبة للمدة المسجلة فيها. كما لايفوت أن أذكر بأن المدة التي يجب النص عليها في تأمين الحدود تكون إما خمسة أيام أو عشرة أيام أو عشرون يوما أو ثلاثين يوما دون تجديد.

إلا أنه يجوز تمديد تلك المدة إلى خمسة وأربعون يوما أو ستون يوما للمواطنين المقيمين بالخارج (المادة (15) من المرسوم رقم 80- 34 .

المطلب الثاني
إثبات القيام بواجب التأمين الحدودي العربي

- البطاقة البرتقالية لعقد تأمين السيارات عبر البلاد العربية

تنص المادة (14) من المرسوم 80- 34 على أنه : " يتعين على الأشخاص المقيمين خارج الجزائر الذين يدخلون إليها سيارة غير مسجلة في الجزائر أن يوقعوا التأمين المسمى تأمين الحدود، ليمكنهم المرور بسيارتهم في التراب الوطني، باستثناء الأحكام الخاصة التي تتخذ تطبيقا لإتفاقيات ومعاهدات دولية ... ".

في إطار هذا النص، وفيما يخص الإتفاقيات الدولية في مجال التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، أبرم بين الجزائر وتونس إتفاقية جزائرية تونسية تتعلق بالتعاون في مادة التأمينات بصورة عامة صودق عليه بموجب الأمر رقم : 70- 02 المؤرخ في 15 جانفي 1970(1)، مما يعد إتفاقا عربيا ثنائيا. وقد تكون الجزائر صدقت أو قد تصدق على نظام البطاقة الخضراء في إطار المرور الدولي فيما بين الدول الأوربية بمناسبة إنضمامها إلى السوق الأوربية .

أما عن إتفاقية بطاقة التامين الموحدة عن سير السيارات عبر البلاد العربية فهي إتفاقية قد وقعت في تونس وصادقت عليها الجزائر وكل من الأردن والإمارات العربية المتحدة، والبحرين، والمملكة العربية السعودية، والسودان، والعراق، وسلطنة عمان، وقطر، والكويت، وجمهورية اليمن الشعبية، وموريطانيا، والصومال، في ذلك الوقت. وأرى أنه على الدول العربية التي مازالت لم تصدق عليها بعد أن تسارع إلى التصديق عليها وأن

(1) ـــ الجريدة الرسمية ، عدد 19 بتاريخ 1970/02/21 .

تكمل ما يكون قد يعترضها في التطبيق مستقبلا لأن ذلك يعد لبنة في صرح وحدة الأمة العربية وفصلا من فصول الحضارة، ولاسيما دول الإتحاد المغاربي في محيط الجزائر العربية.

جاء في الإتفاقية العربية تلك أن الغرض منها، بالإضافة إلى الحماية القانونية للضحايا، ضحايا حوادث سير السيارات عبر البلاد العرية، هو تشجيع السياحة وتيسير التبادل التجاري بين الدول العربية، مما يعود على الإقتصاد العربي بأكبر الفوائد(1).

ويبدو أن هذه الإتفاقية، على الرغم من بساطتها ووضوح أحكامها وأهمية مبادئها، لم تأت بأي إستثناء فيما يتعلق بالقانون الواجب التطبيق أو المحكمة المختصة، كما سوف نرى في المطلب الثالث الموالي .

وما يمكن أن يقال بشأنها أنها تعتبر، بالنسبة لصاحب السيارة إذا كان حائزا للبطاقة البرتقالية التي تنظمها عنوانا على القيام بالتزام التأمين الحدودي المطلوب عليه في كل دولة من الدول المتعاهدة في تلك الإتفاقية، فقد نصت مادتها (4) على أنه : " ينشأ في كل دولة عضو في هذه الإتفاقية مكتب إقليمي يسمى (المكتب الموحد) يقوم بما يلي :

- إعداد وتنظيم عملية إصدار بطاقة التأمين الموحدة واعتمادها.
- تلقي الطلبات الناشئة عن حوادث السيارات والتي تقع في الدولة الكائن فيها المكتب.
- إتخاذ الإجراءات نحو صرف التعويضات المستحقة عن الحوادث.
- القيام بالإجراءات اللازمة نحو إجراء المقاصة بين المطالبات وتسوية الحسابات بين المكاتب ".

فما هو القانون الواجب التطبيق في حال حصول حادث سير سيارة تونسية في الجزائر أو العكس ؟ هذا ما سوف أعرضه في المطلب الموالي .

(1) — الجريدة الرسمية ، عدد 04 ، لسنة 1976 .

المطلب الثالث
القانون الواجب التطبيق على المرور الدولي

لقد شرع تأمين الحدود من أجل إلزام الأجانب من أصحاب السيارات بتعويض الأضرار التي قد يسببونها بسياراتهم نتيجة الحوادث التي تحصل في بلاد غير بلادهم، بصرف النظر عن الضحايا المصابين أو الأموال المتضررة أجانب كانوا والأموال أجنبية، أم وطنيين والأموال وطنية.

فإذا كان المرسوم الوطني 80- 34 لم يتعرض لمسألة تنازع القوانين بهذه المناسبة (المرور الدولي)، فإن في القانون المقارن إشارة إلى ذلك بنصوص داخلية ودولية[1].

ففي فرنسا نجم عن القانون رقم : 58- 208 المؤرخ في 1958، وعن مرسوم 07 جانفي 1959 رقم 59- 135، نصوص قد عدلتهما وآخرها القانون رقم : 81- 05، المؤرخ في 07 جانفي 1981 التي جمعت بموجب التقنين لكي تصبح الكتاب II الباب (Titre I) الأول من قانون التأمينات[2].

وبذلك خصت المادة (R.211 -25) السيارات العائدة لدولة أجنبية، بحيث أن المبررات (الإثباتات) المحددة في المادة (R.211 -23)، (R.211 -24) حول تأمين الحدود والجمعية التي تتكفل بذلك في إطار نظام خاص، كما تقضي المادة (R.211 -25) أن السيارة العائدة لدولة أجنبية بإمكانها إستخراج شهادة تعتبر أن السيارة العائدة لتلك الدولة، والمبينة للسلطة أو الهيئة التي تتكفل تعويض الأضرار لحساب الدولة المعنية .

(1) - **IVONNE LAMBORT FAIVRE ,** Droit des Assurances , Dalloz, edition , 1995, P 537 et S.
A. F. ROCHES : J.C.P. OP CIT , P 14 .
(2) - **ANDRE FAIVRE. ROCHES** : J.C.P. OP CIT , P 6 .

إن هذه الشهادة يجب أن يبين فيها أن الدولة التي تعود إليها تلك المركبة تتعهد بالتسوية ، وتقر (تعلن) على حصانتها ضد المحاكمة، وتقبل بتطبيق القانون الوطني وكذلك باختصاص المحاكم الفرنسية.

للإشارة فإن مجموع تلك الأحكام لاتطبق على الأشخاص الذين يدخلون إلى فرنسا سيارات ذات توقف في إقليم دول تنتمي إلى مجموعة السوق الأوربية . إن جزاء عدم تقديم إثبات القيام بالتأمين في هذه الحالة يعد قرينة لتعريض سائق المركبة إلى غرامة من 20 إلى 150 فرنك ، المادة (R.211-14, 4e al) ، وإن للحكم الجزائي حجية على القضاء المدني حول إنعدام التأمين، المادة (R.211- 8) [1].

من هذا العرض الموجز لهذه الوضعيات المترتبة عن المرور الدولي للسيارات تتبين الصعوبة في تحديد قانون التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الواجب التطبيق أولا، ثم مجال تطبيق ذلك القانون ثانيا في غياب تشريع معين ومحدد للشروط، ويتبين ذلك من الفرعين المواليين :

الفرع الأول
صعوبة تحديد القانون الواجب التطبيق

تنص المادة (9) من القانون المدني الجزائري على أنه : " يكون القانون الجزائري هو المرجع في تكييف العلاقات المطلوب تحديد نوعها عند تنازع القوانين لمعرفة القانون الواجب التطبيق ".

إن هذا النص الوطني يضع مبدأ عاما لتكييف الوقائع أو العلاقات بحيث يعتبر أن الواقعة يجب أن تكيف أو تسمى بالإسم الذي يتلاءم وإسمها في القانون الوطني، ولاينبغي إطلاقا البحث في تكييفها أو تحديد ما هيتها في قانون آخر (...)، لكن هذا يكون مقبولا بالنسبة مثلا لإعتبار حادث سير وقع في الجزائر، بصرف النظر أنه وقع من سيارة جزائرية او أجنبية، وبصرف النظر كذلك عن أن هذا الحادث قد أحدث أضرارا جسمانية فقط أو أضرارا مادية فقط لشخص جزائري أو أموال عائدة لجزائري، أو لأجنبي أو لأموال عائدة

(1) - **ANDRE FAIVRE. ROCHES** : J.C.P. OP CIT , P 7 .

لأجنبي، بحيث يطبق القانون الجزائري، فيكون الحادث الذي وقع من سيارة أو سيارات في الجزائر حادث سير بمفهوم القانون الجزائري حول حوادث السير أو ليس كذلك في ذلك المفهوم (...).

إن الصعوبة تتبدى عندما تكون العلاقة لها تكييف في القانون الوطني مختلف موضوعا ومدى عنها في قانون أجنبي. كأن يعتبر القانون الوطني الحادث حادث مرور تماما مثل القانون الأجنبي، ويكون الإختلاف في أن القانون الوطني يحدد سقفا للتعويض، في حين أن القانون الأجنبي يفتح مجالا لتعويض شامل، ولك أيها القارئ الكريم أن تتصور الأوضاع الممكنة لحصول الحوادث والأضرار والاشخاص القابلين أو غير القابلين للتعويض ... إلخ.

إذن من حيث المبدأ أنه يوجد ثمة رأيان[1] بخصوص القانون الواجب التطبيق على الحوادث التي تحصل أثناء المرور الدولي عند الإلتجاء إلى الدعوى من أجل المطالبة بالتعويض[2].

في الرأي الأول كان يمكن إعتبار القانون الواجب التطبيق هو قانون مكان الجنحة، بعبارة أخرى : لو أخذنا مثال الجزائري الذي يسير بسيارته في تونس وقد إلتقط بها أحد الجزائريين المستوقفين، فإذا فرض وأن هذه السيارة قد إنحرفت بما أدى بها إلى إصابة المستوقف المنقول مجانا بجروح، فإن القانون التونسي هو الذي يطبق كقاعدة عامة بحسب مفهوم المادة (20) من القانون المدني الجزائري التي تنص : " يسري على كل الإلتزامات غير التعاقدية، قانون البلد الذي وقع فيه الفعل المنشئ للإلتزام ... ". مالم تكن هناك نصوص خاصة أو إتفاقيات دولية أو معاهدات ثنائية، أو متعددة الأطراف. كل ذلك في حالة المطالبة القضائية من الضحية المتضررة المصابة في تلك الحادثة.

فالإختصاص من حيث المبدأ إذن هو للقانون المحلي، وهذا الحل يجد في الوقت الراهن قبولا واسعا في مختلف النظم القانونية[3]. ففي فرنسا مهما كانت جنسية الأطراف (أطراف الخصومة) حتى ولو كانوا جميعا فرنسيين ومؤمن لهم لدى شركات تأمين فرنسية،

(1) — أورده : **مصطفى (أبوزيد عبدالباقي)** : في رسالته، مرجع سابق ، ص 453. (ثلاثة آراء)

(2) - **M.C. BERGERES et PH DUPRAT** : OP CIT , P 171 et S .

(3) - **LE MANUEL DE L'INSPECTEUR** : OP CIT , P 212 et S .

فإنه من أجل تحديد المسؤولية والتعويض، يطبق القانون الفرنسي إذا حصلت الحادثة في فرنسا، ويطبق القانون الأجنبي إذا حصلت الحادثة في الخارج.

وأنا بدوري أرى أن هذا الحل هو الموجود في الجزائر، أو الواجب الأخذ به فيها تطبيقا للمادة (20) من القانون المدني.

ولقد أخذت محكمة النقض الفرنسية بمبدأ تطبيق قانون المحل في قرار مشهور عرف بقرار " Lautour " بتاريخ 1948/05/25[1] حيث ورد فيه : " حيث أنه في القانون الدولي الخاص، فإن قانون المحل هو الذي يطبق لحكم المسؤولية المدنية غير التعاقدية للشخص الذي له إستعمال ومراقبة وتوجيه الشئ في حالة الأضرار المسببة من هذا الشئ لأحد الغير، أين وقعت الجنحة ... وأن المسؤولية التقصيرية للغير حارس الشئ هي مسؤولية مستقلة، إما من حيث التعويض الجزافي الذي يمكن أن يتوجب للضحية بواسطة المستخدم الخاص، وإما من حيث جنسية المعنيين ومكان تنفيذ الحكم (القرار) المتخذ، والذي يظهر من خلال النظام القانوني الداخلي للدولة التي إستعمل فيها الحارس الشئ ومارس عليه التوجيه ". ذلك أنه قد حصل في هذه القضية " Lautour " حادث في الخارج وكانت عناصر الواقعة ملائمة بشكل خاص لتطبيق القانون الفرنسي: إذ أن شاحنة بترين عائدة لمقاول فرنسي كان يسوقها مستخدم فرنسي، كانت قد إرتكبت تصادما في إسبانيا مع قطار وانفجرت. والسائق الفرنسي لشاحنة ثانية عائدة بدورها إلى مقاول فرنسي، والذي تواجد بالقرب، أصيب وتوفي إثر الحادث.

عموما فإن العنصر الأجنبي الوحيد يكمن في حصول الحادث على إقليم إسبانيا. وقضاة الموضوع الفرنسيون طبقوا القانون الفرنسي. هذا الحل الذي أبطل، أو ألغي.

وسوف يكون الأمر خلاف ذلك في الفرضية التي تثير فيها الضحية المسؤولية العقدية لا المسؤولة التقصيرية، كمسؤولية الناقل : حيث القانون الواجب التطبيق في هذه الحالة هو قانون العقد . والقانون الجزائري سيأخذ دوره مثلا في حالة عقد نقل أبرم في الجزائر بين جزائريين، فإن كان قد ابرم في الخارج، والتجأ إلى القضاء الجزائري، فهذا الأخير يجب أن

(1) - **M.C. BERGERES et PH DUPRAT** : OP CIT , P 171 et S .

يطبق أو بمعنى آخر يفسر قانونا أجنبيا. وفي هذه الحالة تطرح عدة مسائل دقيقة فيما يتعلــق بإثبات ومضمون القانون المحلي من زاوية النظر إلى قواعد النظام العام والآداب في الجزائــر ومدى إمكانية تطبيق ذلك القانون الأجنبي دون تعارض أو تصادم.

باختصار، فإن القاضي الجزائري أو غيره، عندما يضطر لتطبيق قانون أجنبي يقــدر في ذلك – بناء على شهادات الأعراف الخاصة أو الوثائق القضائية أو الفقهية المقدمــة لــه في القانون الأجنبي – مناسبة الصلة بين الحجة والموضوع من خلال تلك العناصر المقدمة له في النزاع وذلك سهل عليه إذا كان القانون الأجنبي كامل الوضوح .

أما الرأي الثاني حول تحديد القانون الواجب التطبيق في المرور الدولي، فهو يذهب إلى معيار القانون الملائم. والقانون الملائم في هذا المجال يختلط أو يكاد يندمج ومفهوم النظــام العام والآداب في معنى القانون الدولي الخاص، فمثلا إذا كانت الواقعة تمثل أجنبية ظرفيـــة (صدفوية) محضة كما في مثال الحادثة الحاصلة في قضية " Lautour " السابقة، فإن الأجنبية الإسبانية فيها تعد ظرفية، ويكون بالإمكان التجاوز من أجل تطبيق القانون الفرنسي الذي يمثل الروابط الأكثر ضيقا مع الوضعية، وهذا هو التجسيد لنظرية القانون الملائم. وفي عدد لابأس به من الأنظمة القانونية، تلقى نظرية القانون الملائم تطبيقا إحتياطيا كما هو الحال في سويسرا وألمانيا الفدرالية . ولقد جاءت إتفاقية لاهاي الموقعة في 04 ماي 1971 ودخلــت حيز التطبيق[1] في فرنسا في 03 جوان 1975، والتي صادقت عليها كل من النمسا وبلجيكا واللكسمبورج وهولندا والبرتغال وسويسرا وتشيكوسلوفاكيا ويوغسلافيا. إن هذه المعاهدة تحدد القانون الواجب التطبيق على المسؤولية المدنية التقصيرية المترتبة عن حادث المرور أيــا كانت طبيعة الجهة القضائية المدعوة للنظر فيها.

وهذه الإتفاقية لاتحكم سوى المسائل الخاصة بتنازع القوانين، وأنها لاتعرف مســائل الإختصاص القضائي ولا تنفيذ الأحكام، إنها تضع مبدأ شديد البساطة : القانون المطبق هو القانون الداخلي للدولة التي وقع الحادث على إقليمها، وفي غالب الفرضــيات، لايشــكل قانون مكان الحادث صعوبة .

(1) — أنظر أيضا إتفاقية بروكسل الموقعة في 1968/09/27 في مؤلف :

- **M.C. BERGERES et PH DUPRAT** : OP CIT , P 169 – 170 .

وحسب المعايير المستمدة من مكان الحادث يحل محل هذا الأخير المعيار المستمد من مكان تسجيل السيارة عندما يظهر مكان الحادث أنه مجرد طارئ بالنظر إلى المصالح المعينة .

فعندما تتدخل في الحادث سيارة مسجلة في دولة غير الدولة التي حصل الحادث على إقليمها، فإن القانون الداخلي لدولة التسجيل هو الذي يطبق على المسؤولية المدنية في مواجهة السائق الحائز والمالك أو كل شخص آخر له على السيارة حق من غير مراعاة لإقامتهم العادية.

وفي مواجهة الضحية التي تكون عابرة، وإذا كانت لها إقامة عادية في دولة غير التي حصل الحادث على إقليمها.

أو في مواجهة الضحية المتواجدة على مكان الحادث، خارج السيارة إذا كانت إقامتها العادية في دولة التسجيل[1].

الفرع الثاني
ميدان القانون الواجب التطبيق

إن ميدان القانون الواجب التطبيق في حوادث المرور الدولي يبدو شديد الإتساع كونه سوف يحكم شروط التعويض ومداه .

أ ـ شروط التعويض

إن القانون المحلي يحكم عناصر الواقعة المنشئة للمسؤولية المدنية مثل مفهوم الخطأ، وأيضا فإن القاضي يجب عليه الرجوع إلى القانون المحلي لتقرير ما إذا كان مثلا أيضا توقف سيارة يمثل معيارا للخطأ أم لا.

وتطبيق قانون التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الوطني من قبل القاضي الأجنبي في إطار الإتفاقية الدولية، أو تطبيق القاضي الجزائري مثلا أيضا لقانون 05 جويلية 1985 الفرنسي في ذلك الإطار أو غيره، يجب ألا يترتب عليه صعوبات مخلة

(1) - **M.C. BERGERES et PH DUPRAT** : OP CIT , P 172.
- **LE MANUEL DE L'INSPECTEUR** : OP CIT , P 212 et S .

بالغاية من تطبيقه خاصة بالنسبة لحصول الضحايا المتضررين على التعويض المناسب . والحق أنه إستجابة للحاجة الإجتماعية الدولية للأسفار والتنقل فقد أصبحت القوانين المحلية تطبق بشكل موسع في إطار الإتفاقيات الدولية على إختلاف أشكالها.

ولا يفوتني التذكير هنا بأن إتفاقية لاهاي السابقة الموقعة في 04 ماي 1971 المحددة للقانون الواجب التطبيق على المسؤولية المدنية التقصيرية عن حوادث السير، تحدد أيضا مفهوم السيارة المتدخلة الذي يشكل العنصر الجوهري في قانون 74- 15 الوطني أو قانون 05 جويلية 1985 الفرنسي . وأن المادة (14) من المرسوم رقم : 80- 34، والمادة (7) من الأمر 74- 15 الفقرة الأخيرة منه، تنسجمان مع نص المادة (2) من إتفاقية بطاقة التأمين الموحدة عن سير السيارات عبر البلاد العربية الموقعة بتونس – كما سبق الذكر – إذ تنص على أنه: " يكون تعويض الحوادث الناجمة عن السيارات طبقا للشروط وبالأوضاع التي يقررها قانون التأمين الإجباري في الدول التي يقع فيها الحادث ".

هكذا إذن تتحدد شروط التعويض في مجال حوادث السيارات أثناء المرور الدولي طبقا لشروط قانون محل (مكان) الحادث وطبقا للإتفاقيات الدولية الثنائية أو المتعدد الأطراف .

ب ـ مدى التعويض

إن تطبيق القانون المحلي يخلق صعوبات عملية حقيقية في حالة ما إذا كان النظام الوطني يقبل بالتعويض الشامل وعن جميع أنواع الأضرار أيا كانت درجتها وأيا كان نوعها وطبيعتها .

ذلك أن عددا كبيرا من القوانين الأجنبية تأخذ بقبول محدود نسبيا بالأضرار التي تعوض فيها، وكذا بالنسبة للأشخاص المستفدين. فمثلا، وبالرغم من أن معظم قوانين الدول العربية قد نصت على التأمين الإجباري على السيارات لضمان حصول الفرد المتضرر على التعويض، فإن بعضها يقتصر فقط على تعويض الخسائر التي تصيب الأشخاص بينما البعض الآخر يمدد التغطية لتشمل الخسائر التي تلحق الأموال. بالإضافة إلى أن الخسائر التي تصيب

الأشخاص بعض القوانين تضع لها سقفا لايمكن تجاوزه (الجزائر) بينما بعـــض القـــوانين تعوضها مهما بلغت قيمتها[1] .

بينما نجد القانون الوطني يوسع دائرة المستفيدين من تغطية التأمين الإلزامـــي[2] مـــن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، نجد القانون المصري يضيق من هـــذه الـــدائرة[3] حيث تنص المادة الأولى من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات المصرية في الفقرة الثانيـــة على ما يلي : "... ويسري هذا الإلتزام، أي الإلتزام بالتأمين على حوادث السيارات الآتية : ... أ، ب، ج، د، هـــ، ولايغطي التامين المسؤولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن أية إصابة بدنية تلحق زوج قائد السيارة وأبويه وأبناءه وقت الحادث إذا كانوا من غير ركابهـــا، أيـــا كانت السيارة أو كانوا من ركاب السيارات الواردة بالفقرة (أ) ويعتبر الشـــخص راكبـــا سواء أكان داخل السيارة أو صاعدا إليها أو نازلا منها، ولايشمل التأمين عمـــال الســـيارة المثبتة بياناها في هذه الوثيقة ".

أما المادة الثانية من تلك الشروط فتنص على أنه : " يلتزم المؤمن بقيمة ما يحكـــــــم به قضائيا من تعويض مهما بلغت قيمته، ويؤدي المؤمن مبلغ التعويض إلى صاحب الحـــــق فيه، وتخضع دعوى المضرور قِبَلَ المؤمن للتقادم النصوص عليه في المادة (752) من القـــانون المدني ".

في حين أن القانون الوطني الجزائري الذي وسع قائمة المستفيدين، فإنه في الوقت نفسه حدد التعويض بسقف أقصى لايمكن تجاوزه مهما كانت أهمية الضرر. إذ التعويض محـــدد والقاضي مقيد بجدول تحديد خاص ملحق ، المادة (16) من الأمر رقم 74- 15.

المطلب الرابع
المحكمة المختصة في مجال حوادث المرور الدولي عموما

(1) ــ **الكاشف (محمد محمود)** : التأمين على السيارات من الناحيتين النظرية والتطبيقية، ط1، دار النهضة العربية، 1982، ص 88 .

(2) - **BOUALEM YAICI** : L'Indemnisation des Victimes des Accidents de la Circulation Ordonnance 74-15 du 30 Janvier 1974 , Mémoire de Magister , Universite D'alger. B.V. Constantine , N° Vai 419, P 64.

(3) ــ **الكاشف (محمد محمود)** : مرجع سابق ، ص 96 .

إن المبادئ التي تحكم تحديد المحكمة المختصة بالنظر في منازعات حوادث المرور الدولي تبدو معقدة نوعا ما، وإن كان يمكن تبسيط هذا التعقيد بموجب الإتفاقيات الدولية ثنائية كانت أو متعددة الأطراف. وإن طبيعة الدعوى ذاتها قد يكون لها أثر في هذا التعقيد.

فما هي إذن المبادئ المعيارية لذلك وكيف تكون المعاهدات ؟. هذا ما أبحثه في فرعين:

الفرع الأول

المبادئ المطبقة

المهم في المبادئ المطبقة بشأن تحديد المحكمة المختصة في مجال حوادث السيارات الدولية يكمن في تحديد الفرضيات التي تكون فيها المحاكم الجزائرية هي المختصة بصرف النظر عن القانون المطبق، هذا يثور نظرا لوجود عنصر أجنبي، وقبل التطرق لهذه الفرضيات إرتأيت أن من الضروري إيراد أحكام القوانين الإجرائية الوطنية، ولاسيما المادة الأولى الفقرة الأولى من الأمر رقم : 66- 154 المؤرخ في 08 جوان 1966، المعدل ، حيث جاء فيها : " إن المحاكم هي الجهات القضائية الخاصة بالقانون العام "

وتنص المادة (9) منه كذلك (المقطع الثالث) على أنه : " وفي دعوى تعويض الضرر الناشئ من جناية أو جنحة أو مخالفة أو شبه مخالة أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة إختصاصها العمل الضار " والقصد هو بالنسبة لرفع الدعاوى، أما المادة (3) من قانون الإجراءات الجزائرية الوطني فتقضي بأنه : " يجوز مباشرة الدعوى المدنية مع الدعوى العامة في وقت واحد أمام الجهة القضائية نفسها، وتكون مقبولة ايا كان الشخص المدني أو المعنوي المعتبر مسؤولا مدنيا عن الضرر.

وكذلك الحال بالنسبة للدولة والولاية والبلدية، أو إحدى المؤسسات العمومية ذات الطابع الإداري، في حالة ما إذا كانت غاية دعوى المسؤولية ترمي إلى التعويض عن ضرر سببته مركبة.

تقبل دعوى المسؤولية المدنية عن كافة أوجه الضرر سواء كانت مادية أو جسمانية أو أدبية مادامت ناجمة عن الوقائع موضوع الدعوى الجزائية ".

بينما تنص المادة (329) فقرة اخيرة، ق.إ.ج، الجزائري كذلك علـــى : " وتخـــتص المحكمة التي إرتكبت في نطاق دائرتها المخالفة أو المحكمة الموجودة في بلد إقامـــة مرتكـــب المخالفة بالنظر في تلك المخالفة ".

إن هذا ما يشير إلى إختصاص المحاكم الوطنية بناءا على معيار مكان إرتكاب المخالفة، ما لم تأمر المحكمة العليا جوازيا بإحالة الإختصاص القضائي من محكمة إلى أخـــرى، المـــادة (548) من قانون الإجراءات الجزائية.

إكمالا لسرد النصوص الإجرائية الوطنية في هذا المقام يبقى إيراد حكم القانون العـــام (المدني) في المادة (21) ما يلي : " لاتسري أحكام المواد السابقة – طبعا في القانون المدني – إلا حيث لايوجد نص على خلاف ذلك في قانون خاص أو معاهدة دولية نافذة في الجزائر".

بينما تنص المادة (3) من قانون العقوبات الجزائري على أنه : " يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية.

كما يطبق على الجرائم التي ترتكب في الخارج إذا كات تدخل في إختصاص المحـــاكم الجزائية الجزائرية طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية ".

خلاصة القول بشأن هذه الأحكام القانونية الوطنية تنحصر في أنه يجوز لكل شخص وطني أو أجنبي الإلتجاء إلى المحاكم الجزائرية مدنية كانت أو جزائية سواء أكان المتسبب في حادث السير وطنيا أو أجنبيا، وسواء أكان الفعل المسبب للضرر المطالب بتعويضه قد وقـــع في الجزائر أم وقع خارج الجزائر .

ولايستثني من ذلك سوى حالة وجود نص خـــاص أو معاهـــدة دوليـــة تحـــددان الإختصاص لمحاكم أجنبية أو وطنية معينة .

الفرع الثاني
الإتفاقيـــات الدوليـــة

توجد بين الجزائر وتونس إتفاقية سبق ذكرها. وسبقت الإشارة إلى إتفاقيـــة بطاقـــة التأمين الموحدة عن سير السيارات عبر البلدان العربية، وفي البلدان الأخرى، أذكـــر بإيجـــاز إتفاقية بروكسل التي تطبق بين عدد من البلدان الأعضاء في المجموعة الإقتصـــادية الأوربيـــة والتي كانت قد وقعت بتاريخ 27 سبتمبر 1968 وهي تحكم تنفيذ القرارات المتخذة في المواد المدنية والتجارية والإختصاص القضائي.

إن المبادئ المطروحة بهذه الإتفاقية بسيطة، بحيث أن الأشخاص القـــاطنين في إقلـــيم الدولة المتعاقدة تكون مقاضاتهم، مهما كانت جنسيتهم ، أمام محاكم هذه الدولـــة، أي أن المعيار هو موطن المدعى عليه، ومن الرجوع إلى أحكام المواد (10)،(11)، (22) من قانون الإجراءات المدنية الوطني نجد أنها تتضمن أحكاما متقاربة مع أحكام هذه الإتفاقيـــة، إن لم تكن متطابقة .

غير أن مايلاحظ بشأن تطبيق هذه الإتفاقية في فرنسا أنها تحرم الإختصاصـــات الغـــير مألوفة مثل تلك الناشئة من المادة (14) من القانون المدني الفرنسي ، التي تقابل من حيـــث المضمون المادة (10) من قانون الإجراءات المدنية الجزائري، حيث تنص على أنه : "يمكـــن دعوة الأجنبي أمام المحاكم الفرنسية، ولو لم يكن مقيما في فرنسا من أجل تنفيـــذ التزاماتـــه التعاقدية المبرمة من طرفه فيها مع فرنسي، ويمكن إمتثاله أمام المحاكم الفرنسية مـــن أجـــل إلتزامات أبرمها في الخارج مع فرنسيين ".

وبهذا يمكن الأخذ في الجزائر بنفس ما هو مأخوذ به في فرنسا من حيـــث أن الجزائـــر عضو في إتفاقية بطاقة التأمين الموحدة عن سير السيارات في البلاد العرية، فيعطـــل تطبيـــق الأحكام المتعارضة مما قد يرد في تلك الإتفاقية مع ماهو موجود في القانون الوطني الداخلي، باعتبار أن هذا الأخير قانون أمن وطمأنينة يطبق على المواطنين وعلى الأجانب[1].

أخيرا تقضي المادة (5) من إتفاقية بروكسل تلك بإمكانية دعوة المدعى عليه في المـــواد التقصيرية (حوادث المرور) إذا كان قاطنا على إقليم دولة متعاقدة أمام محكمة المكان الذي حدث فيه الفعل الضار. وهذا الحل مستمد من مذهب القضاء والفقه الفرنســـيين القائـــل

(1) ــ **مصطفى (أبو زيد عبدالباقي)** : (رسالته) مرجع سابق ، ص 453 وما بعدها.

بوجوب تطبيق قانون محل وقوع الحادث، إستنادا إلى فكرة النظام العام، كما سبق القــول، بالإضافة لفكرة إقليمية القوانين، وبغض النظر عما إذا كان أساس مسؤولية مرتكب الحادث هو العقد أو الفعل الضار لأن دعوى الضحية في حوادث المرور مصدرها دائما هــو عقــد التأمين(1).

فإذا كانت هناك من دعوى للتعويض عن الأضرار أو دعوى إسترداد مبنيــة علــى مخالفة، يمكن مقاضاة المدعى عليه أمام المحكمة الناظرة في الدعوى العمومية بالكيفيــة الــتي يكون فيها قانونها (قانون المحكمة) يسمح بالدعوى المدنية بالتبعية .

أخلص في هذا الفصل للتقرير بأنه منذ وفاة أول إنسان في العالم بحادث سيارة بريــة ذات محرك في بريطانيا سنة 1896، دق ناقوس الخطر محذرا من مغبة هذا الإختراع، فنظمت حركة المرور لتلك المركبات ، واشترطت لسياقتها شروط (ثلاثة أشــخاص) وأصــدرت الحكومة البريطانية عام 1903 قانونا لتسجيلها وإجازة قيادتها وحــددت ســرعتها، كمــا فرضت عقوبات على المخالفين(2).

غير أن كل تلك الإجراءات الإحتياطية والوقائية لم تُجْدِ نفعا إزاء النمو المتزايد لعــدد السيارات والحوادث، والإصابات الجسمانية على إختلاف درجاتها من حيث الآثار، مما أدى بحكومات الدول، ومنها الجزائر إلى التفكير في وسائل أخرى كشق الطرق، وبناء الجســور والمساحات الإشارات الضوئية دون نتيجة(3).

وكانت الطريقة المثلى التي أمكن التوصل إليها لحد الآن، عندما لم تفلح كــــل تلك الإجراءات، من أجل جبر الأضرار وتعويض الضحايا، أن إستعانت الــدول لحــل المشكلة بنظام آخر غير نظام المسؤولية المدنية التقليدية لأن المسؤول – إذا ثبت خطــؤه – قد يكون عاجزا عن تسديد التعويض المحكوم به عليه لإعساره ... أو ... عــدم معرفتــه ... لهروبه مثلا.

(1) - **M.C. BERGERES et PH DUPRAT** : OP CIT , P 170 .

(2) – **الربيعي (كاظم حسن)** : مرجع سابق ، ص 7 وما بعدها.

(3) – المرجع نفسه ، ص 11 وما بعدها.

لقد إتجهت الدول بتشريعاتها إلى التأمين من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات، فكان أول تنظيم ظهر في هذا الموضوع قد ظهر في بريطانيا عام 1880، ولكن لم يكن مـــن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، بل من المسؤولية المدنية عن إصابات العمل المخلفة لأضرار جسمانية أولا. ثم تطور المبدأ (تأمين المسؤولية) بقانون الطرق البريطاني عام 1930 المتضمن التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بحيث أصبح إلزاميا، ولقد إنتقل هذا النموذج البريطاني إلى الدول المختلفة: فرنسا بقانون 1930، سويسرا سنة 1932، سوريا 1953 ... إلخ ، والجزائر سنة 1974 ، الأمر رقم : 74- 15.

إن ما يمكن إستخلاصه في هذا الفصل أن التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عـــن حوادث السيارات في الجزائر، بل وحتى في غيرها من البلدان الأجنبية لم يصـــبح بصـــيغته الحالية، رغم أنه عقد من الناحية القانونية. لو لم يخرج في بعض الخصائص متميزا عن جميع العقود المعروفة : ذلك الخروج يلاحظ من حيث ميدان تطبيقه ومن حيث أحكامه وكـــذا آثاره الخاصة وهذا هو الأهم لدرجة أنه صار يتناقض مع بعض المفاهيم القانونية المكرسة عبر قرون (المسؤولية المدنية المبنية على الخطأ مثلا، ونسبية العقد والإنابة، والإلتزام كرابطة بين شخصين) وهذا كله بتأثير من الفقه والقضاء، وربما بدرجة كبيرة بسبب تدخل المشرع من أجل مطاوعة المبادئ التقليدية والمفاهيم الثابتة للأوضاع الإقتصادية والغايات الإجتماعيـــة الجديدة (ثمرة التصنيع) فالمسؤولية المدنية من شأنها الإقناع بالتقبل التدريجي للضـــرر (أو المصيبة) في حين أن التأمين يعبر عن العكس، فالضرر يجب أن يعوض، والمصيبة ينبغـــي أن تعالج.

هذا يعني – بتعبير آخر – أن الحاجة إلى المسؤولية المدنية اليوم أصبحت أقل أهمية مما كانت عليه بالأمس لدرجة أن بعض الدول قد إستبعدتها من ميدان الأضرار الجسمانية، إلا نادرا، ذلك بواسطة قوانين حديثة خاصة الجزائر، الأمر رقم : 74- 15 والسويد سنة 1975 وإسرائيل سنة 1976، وكيبك في 1977[1].

(1) - **ANDRE TUNC** : La Responsabilité Civil, edition Economica , 1981, P 1 et S.
- **BORHAN ATALLAH** : OP CIT , P 125 et S .

إن التأمين الإلزامي يحدد الحوادث التي يشملها والأشخاص المعوضين والمستبعدين، كما يحدد السيارات الخاضعة لأحكامه وغير الخاضعة وما ذلك إلا تحديدا لمدى إلتزام المؤمن، حتى لايجبر على دفع تعويض لم يكن في الحسبان، مما يخلق عجزا في ميزانيته إن لم أقل إفلاسا، وإن تحديد السيارات، الهدف منه هو تحديد للأشياء التي تعتبر خطرة والأشياء التي لاتعتبر خطرة على المرور، ومن ثم لكي يعرف أفراد المجتمع على مختلف صفاتهم مالهم وما عليهم في الطرق العمومية وعند إستعمال المركبات.

الفصل الثالث
النظام القانوني للصندوق الخاص بالتعويضات

M

الهدف من هذا النظام وشروط الإفادة منه

حتى لايبقى ضحايا حوادث السير الذين سبق تحديدهم في الفصل الثاني المتقدم وقد شرع الأمر رقم 74- 15 من أجلهم – وحتى لايفقد التأمين الإلزامي هذا كل جدوى تحسب المشرع وحسنا فعل – لتدارك بعض النقائص أو الفراغات التي تتخلف عندما يكون هناك مانع يحول دون أعمال أحكام الأمر رقم 74- 15 رغم تحقق حادث أو حوادث السير وتخلف أضرار (جسمانية خاصة) انشأ المشرع الجزائري نظاما يسمى الصندوق الخاص بالتعويضات، بل الأحرى أن هذا النظام يعود تاريخه إلى التشريع الفرنسي الذي كان ساريا أيام الإحتلال.

إن وجود هذا النظام في فرنسا يرجع إلى النجاح الذي أحرزه نظام مشابه في مجال حوادث العمل فيها سنة 9889 يدعى صندوق الضمان، فالغرض من إنشائه سنة 1969 مشابه لغرض وجوده في فرنسا أو في أي بلد آخر[1] : تعويض المتضررين جسديا، بل وحتى ماديا في بعض البلدان، في حوادث السيارات المتضررين الذين لايستطيعون الحصول على التعويض من المسؤول عن الحادث الذي سبب الضرر. هذا في حالات حددها النظام القانوني للصندوق، وهي تلك الحالات التي ذكرتها المادة (24) من الأمر رقم 74- 15 الذي أعاد تنظيم هذا الجهاز المنظم من قبل 04 سنوات سابقة على التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات (الأمر رقم 74- 15) وقد نصت المادة المذكورة على ما يلي : " إن هدف الصندوق الخاص بالتعويضات المنشأ بموجب المادة (70) من الأمر رقم 69- 107 المؤرخ في 1969/12/31 المتضمن قانون المالية لسنة 1970 يحدد كما يلي : "يكلف الصندوق الخاص بالتعويضات، بتحمل كل أو جزء من التعويضات المقررة لضحايا الحوادث

(1) ــ **مصطفى (أبو زيد عبدالباقي)** : مرجع سابق ، ص 44 وما بعدها

الجسمانية أو ذوي حقوقهم، وذلك عندما تكون هذه الحوادث التي ترتب عليهـــا حـــق في التعويض مسببة من مركبات برية ذات محرك، ويكون المسؤول عن الأضرار بقي مجهولا أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث أو كان ضمانه غير كاف أو كان غير مؤمن له أو ظهر بأنه غير مقتدر كليا أو جزئيا ".

وتنص المادة (30) من نفس الأمر أيضا على أنه : " يتعين على ضحايا هذه الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم للإستفادة من تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات أن يثبتوا ما يلي :

1 - بأنهم جزائريون أو بأن محل إقامتهم في الجزائر ، أو بأنهم من جنسية دولية سبق لها أن أبرمت مع الجزائر إتفاق المعاملة بالمثل.

2 - بأن الحادث يفتح لهم حقا بالتعويض ضمن الشروط المحددة في هذا الأمر، ولايمكن أن يترتب عنه حق بالتعويض الكامل من جهة أخرى .

وإذا أمكن للضحايا أو ذوي حقوقهم المطابة بتعويض جزئي بعنوان هـــذا الحـــادث نفسه، فإن الصندوق الخاص بالتعويضات لايضمن إلا التعويض التكميلي .

3 - بأن مسبب الحادث ، بقي مجهولا أو إذا كان معروفا غير مؤمن لـــه، أو ســـقط ضمانه، بأنه ظهرت عدم مقدرته المالية كليا أو جزئيا بعد المصالحة أو علـــى أثـــر حكم القضاء المتضمن الحكم عليه بدفع التعويض عن الضرر.

وتثبت عدم مقدرة المدين بالتعويض، بالنسبة للصندوق الخـــاص بالتعويضـــات مـــن الإخطار الموجه للمدين بالدفع والمتبوع بالرفض أو إبقاء الأخطار بدون نتيجة خلال مهلـــة شهر واحد من تاريخ التبليغ ".

من هذين النصين ومن نصوص أخرى سوف ترد في المواضيع القادمة في حينها سوف أقسم دراسة هذا الفصل – محاولا التقيد قدر الإمكان بالتقسيم الوارد في النصين المتقدمين – إلى أربعة مباحث، أبحث في أولها الأشخاص المستفيدين مـــن نظـــام الصـــندوق الخـــاص بالتعويضات والأشخاص المستبعدين، وأتعرض في المبحث الثاني لسقوط حق المؤمن لـــه في الضمان المخول، لافرق في ذلك بين هذا السقوط من حيث الأحكام والآثار ســـواء فيمـــا

يتعلق به بالنسبة لعلاقة المؤمن له بشركة التامين أو بالنسبة لعلاقته بالصندوق ، ولذلك فضلت بحثه مرة واحدة من هذا الفصل، أما التزامات الصندوق وحقوقه فسأبحثها في المبحث الثالث، وأختم الفصل بالمبحث الرابع ويتعلق بالنظام المالي للصندوق وسيره ومراقبته، كل ذلك كما سيأتي، على أن أنهي بخلاصة شاملة للفصل كله .

المبحث الأول
الأشخاص المستفيدون والمستبعدون

بالرجوع إلى نص المادة (24) من الأمر رقم 74- 15 المذكور سابقا نجد من بين الحالات التي يتدخل فيها الصندوق لمساعدة الضحايا المتضررين من حوادث المرور حالة أن يكون المتسبب في الحادث غير معروف، وهذه الحالة تكون دلالة على أن للصندوق طابع إحتياطي للتعويض، هذا من جهة، ومن جهة أخرى يشير إلى أن أشخاصا يستفيدون في حالة إعمال هذا الإحتياط (التدخل). ولذلك أبحث أولا الطبيعة الإحتياطية لتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات (مطلب أول)، ثم من هم المستفيدون (مطلب ثاني) وكيف يتم التعويض للضحايا المستفيدين (مطلب ثالث) .

المطلب الأول
الطابع الإحتياطي لتدخل الصندوق

إن تعويض ضحايا حوادث المرور يمثل طابعا مزدوجا في الحالة التي هو عليها القانون حاليا[1]. إنه شبه آلي وفاعل عند وجود مدين مقتدر: المؤمن .

هذا في الحقيقة هو نظام التأمين الإلزامي الذي يعني في الأساس المنطق الذي يحكم تعويض الضحايا. وحقيقة فإن هذا النظام عرضة لان يكون محرفا (أو محولا) في الفرضية التي يكون فيها مرتكب الحادث غير مؤمن له أو يكون مجهولا[2].

لذلك إذن يكون من المفيد تصحيح أو معالجة هذا التحريف : تدخل الصندوق الخاص بالتعويضات هو الذي يسمح للضحية بالتعويض. فإذن يوجد نظام حقيقي يجعل المخاطر (حوادث المرور) إجتماعية. فلقد ورد في قرار لمحكمة النقض الفرنسية (الغرفة الجنائية) مؤرخ في 24 نوفمبر 1987 ما يلي : " حيث يستنتج من أحكام المواد (R .420 -13)، (L .420 -1) من قانون التأمينات وهاتين المادتين تتضمان ما تتضمنه المادة (24) من

(1) - **M.C. BERGERES et PH DUPRAT** : OP CIT , P 68 et S .
(2) - **RAYMOND LEGEAIS ,** OP CIT , P 116 .

الأمر الوطني رقم : 74- 15، آنفة الذكر، من قانون التأمينات، بأن الصندوق الوطني الخاص بالتعويضات في تأمين السيارات الإلزامي إلتزامه إحتياطي وهو ملزم فقط بتعويض ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم، وهذا فقط في الحالة التي لايتحمل فيها بالتعويض أي شخص آخر أو أية هيئة أخرى "(1)، فهذا ما يدل بالمقابل كذلك على أن الصندوق الخاص بالتعويضات في الجزائر ذو طابع إحتياطي بدوره وبصراحة النصوص والعمل الجاري(2).

وإذا كان الأمر كذلك، فما هي الحالات التي يتم فيها هذا التدخل الإحتياطي للصندوق؟ هذا ما سأجيب عليه توا :

حالات تدخل الصندوق

إن المادة (24) من الأمر 74- 15 تقضي بتدخل الصندوق من أجل تعويض ضحايا الأضرار الناجمة عن الإصابات الماسة بأشخاصهم جراء الحادث، ولذلك، فإن تدخل الصندوق يكون في الحالات الآتية :

1- إذا كان مرتكب الحادث مجهولا (المادة 3/4 من المرسوم : 80- 35).

2- إذا كان مرتكب الحادث معروفا ولكنه :

- غير مؤمن له.
- مؤمنا له تأمينا ناقصا وثبت عسر المسؤول عن دفع الفرق بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض المحكوم به .
- إذا كان مؤمنا تأمينا كافيا ولكن المؤمن معسرا أو غير معتمد .

في جميع هذه الحالات لتدخل الصندوق في الجزائر لايكون التعويض للضحايا ممنوحا إلا عن الأضرار الجسمانية الحاصلة في الجزائر فقط من السيارات البرية ذات المحرك، المادة (30) من الأمر 74- 15، مما يعني بوضوح أن مجال الحماية التي يحققها نظام التأمين الإلزامي من امسؤولية المدنية عن حوادث السيارات أوسع مجالا من مجال الحماية التي يحققها نظام الصندوق الخاص بالتعويضات وذلك طبعا لأسباب موضوعية، لأن غرض الصندوق إحتياطي فقط ومكمل لأغراض التأمين الإلزامي وهو الأصل، ومداخيل الصندوق – كما

(1) - **M.C. BERGERES et PH DUPRAT** : OP CIT , P 68 et S .
(2) - **RAYMOND LEGEAIS ,** OP CIT , P 116 .

سنرى – ضئيلة، بالإضافة إلى أنه ليس مؤمنا وليس مشروعا تجاريا أو إقتصاديا، بقدر ما هو مشروع إجتماعي تضامني، يبقى ضروريا بجانب التأمين الإلزامي، لأن هذا الأخير سوف يكون عديم الجدوى لما يأخذ مرتكب الحادث في الهرب.

ويجدر أن يلاحظ أيضا أنه يمكن أن يتصور – في فرضية نادرة – أن يكون المؤمن – في الوقت الحاضر – معسرا. فالدولة تتدخل في كل وقت لفرض رقابتها على الشركات المعتمدة لمزاولة التأمين بمختلف أنواعه وأقسامه وخاصة بالنسبة للتأمينات الإلزامية من حوادث السيارات وغيرها (أنظر الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات)[1].

وللعلم أيضا أن نظام صندوق ضمان السيارات الفرنسي الذي كان ساريا في الجزائر لم يعد يغطي لا الحوادث الحاصلة على إقليم الجزائر ولا الرعايا الجزائريين[2]. بالتالي كان تطبيقه في فرنسا لفترة قصيرة بمرسوم 1955/09/03[*]. لأن قانون 1953/12/31 ومرسوم 03 سبتمبر 1955[*] الفرنسيان جعلاه يطبق على إقليم الجزائر لدرجة أن أصبحت جميع الأحكام التي تضبط وتدير صندوق ضمان السيارات مطبقة إبتداءا من 1954/04/30. هذا وتشير الدراسات إلى أن الصندوق قد أنشئ في فرنسا عندما كان تأمين السيارات إختياريا، ولما صار هذا الأخير إلزاميا منذ سنة 1958 كان الغرض من الإلزام أو الإجبار هو تخفيف الأعباء الكبيرة جدا الملقاة على عاتق الصندوق جراء تزايد عدد الحوادث تزايدا كبيرا[3]، بحيث صارت وثيقة التأمين الإجباري بذلك بمثابة النص اللائحي بقدر ما هي نصا عقديا[4].

وإذن، وحتى رغم صيرورة تأمين السيارات إجباريا فإن الصندوق يستمر لإستمرار أهميته وحقيقة دوره عندما ينهض للتدخل دائما بسبب تخلف التأمين جراء إهمال أصحاب

---

(1) - **LUCIEN SICOT et JOSEPH BIENVENU ,** L'assurance Automobile Obligatoire. La Loi du 27/02/1958. Decret du 07/01/1959, Decret du 26/03/1959, L.G.D.J, PARIS , P 8 et S . (*) P 155.

(2) - **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 321 .
- **BOUALEM TAFIANI ,** Introduction a L'etude des Assurances Economiques. ENAL. Alger 1984, P 98.

(3) - **LUCIEN SICOT et JOSEPH BIENVENU ,** OP CIT , P 31 .

(4) - **ALI HASSID ,** OP CIT , P 57 , Marg 73 .

وانظر أيضا المادة 2/24 من الأمر 74- 15 الوطني .

السيارات أو نسيانهم الإكتتاب في التأمين، إضافة إلى أهميته بالنسبة للحـــالات المعـــددة في النصوص فيما يتعلق بتدخله لتعويض الضحايا.

المطلب الثاني
الأشخاص المستفيدون من نظام الصندوق

لتحديد الاشخاص المصابين ضحايا حوادث السيارات الذين يفيـــدون مـــن حمايـــة الصندوق الخاص بالتعويضات في الجزائر يجب أن تتوفر شروط أساســـية تتعلـــق بالضـــرر الحاصل للضحية وبحالة هذه الأخيرة (جنسيتها) ومكان الحادث، وإلى جانب ذلك لابـــد من شروط أخرى ترجع إلى السيارة المسببة للحادث الضار وإلى المسؤولية المقامة، بالإضافة إلى ما ينبغي القيام به من إجراءات لمقاضاة الصندوق أو المصالحة معه وتفصيل هذا كله كما يلي :

1 - الشروط المتعلقة بالضرر

للإستفادة من التعويض في إطار نظام الصندوق الخاص بالتعويضات الوطني يجـــب أن يلحق الضحية ضرر جسماني سبب له الوفاة أو الجرح أو العاهة أو العجز.

ويليق الإشارة أنه في فرنسا، منذ عام 1966 أضيف الزام الصندوق بتعويض الأضرار المادية على تعويض الأضرار الجسمانية مهما كان المال المتضرر، وبنفس الشـــروط اللازمـــة لتعويض الأضرار الجسمانية، وقد كان قبل ذلك التاريخ كالقانون الوطني الحالي لايعوض إلا الأضرار الجسمانية وحدها شريطة أن يكون الفاعل المســؤول عـــن الحـــادث معســـرا أو مجهولا[1]. وأحبذ لو أن المشرع الجزائري يحذو حذو المشرع الفرنسي ويجعـــل تعـــويض الصندوق الأضرار المادية ممكنة كالأضرار الجسمانية، ويحدد المبالغ الممنوحة بالشـــــروط التي يراها مناسبة، كأن يعلق التعويض على تحديد شرط تجاوزي : بحيث لو كان الضـــــرر – مثلا – لايتجاوز نصابا بسيطا معينا، فلا يعوض، ويعوض الضرر الذي يتجـــاوز حـــد البساطة إلى حد أن لايكون كبيرا لدرجة تخل بالتوازن المالي أو إحتيـــاطي الصـــندوق (في

(1) - **ALI HASSID ,** OP CIT , P 57 , Marg 73 .

فرنسا يعوض الضرر المالي فيما بين مبلغ 500 إلى 500.000 فرنك) وقد كان الوضع في فرنسا غير هذا، حيث أن القانون المؤرخ في 1958/02/27 الساري منذ 1959/04/01 حسب مرسوم 1959/01/07 لم يكن يمنح للمتضررين ماديا أي تعويض، وهذا الوضع هو الذي كرسه المشرع الجزائري منذ إنشائه لنظام الصندوق الخاص بالتعويضات، رغم التعديلات التي جرت على القانون المنظم للتأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات ككل[1]. ولعل هذا يعود إلى قلة موارد الصندوق الخاص بالتعويضات في نظر المشرع، ولكن أرى من جهتي أنه على المشرع الوطني أن يخلع التعويض الذي يمنحه هذا الصندوق على الأضرار المادية كما خلعه على الأضرار الجسمانية حتى ولو أدى به الأمر إلى إيجاد سبيل آخر يزيد بموجبه مداخيل الصندوق، خاصة وأن الغالبية العظمى من التعويضات الناجمة عن حوادث السيارات يتحمل بها التأمين الإلزامي باعتباره أصلا والصندوق إحتياط. فإذا رجعنا إلى الوضع الذي أدى بالمشرع الفرنسي إلى تغيير موقفه يفسر سابقا بعدم مواكبة التأمين الإلزامي لصندوق تعويض السيارات، كون هذا الأخير وجد قبل الأول، فإنه عندنا في الجزائر، ومنذ مدة وإلى اليوم فالنظامان قائمان جنبا إلى جنب يعملان بالتعاون، ولاينبغي التمييز بينهما بحجة أو بأخرى من حيث مدى شمولية التعويض في التأمين الإلزامي للأضرار الجسمانية وكذلك المادية، واقتصاره في صندوق التعويضات على الأضرار الجسمانية فقط.

2 - شروط عامة أخرى

تتعلق هذه الشروط بالإضافة إلى الشروط العامة المتعلقة بالضرر – كما سبق – بجنسية الضحية، وبمكان الحادث وبالسيارة المتدخلة في الحادث، كما تتعلق بالمسؤولية.

فلقد أكدت المادة 30 من الأمر رقم 74 – 15 أنه يتعين على ضحايا الحوادث الجسمانية أن يثبتوا ما يلي :

(1) ـــ راجع المادة 2/24 من الأمر رقم 74 – 15 .

أ ـــ بأنهم جزائريون أو بأن محل إقامتهم يقع في الجزائر، أو بأنهم من جنسية دولة سبق لها أن أبرمت مع الجزائر إتفاق المعاملة بالمثل .

ب ـــ بأن الحادث يفتح لها حقا بالتعويض الكامل ضمن الشروط المحددة في هذا الأمر ولايمكن أن يترتب عنه حق بالتعويض الكامل من جهة أخرى، وإذا أمكن للضحايا أو ذوي حقوقهم المطالبة بتعويض جزئي بعنوان هذا الحادث نفســـه، فـــإن الصـــندوق الخـــاص بالتعويضات لايضمن إلا التعويض التكميلي .

ج ـــ بأن مسبب الحادث بقي مجهولا، أو إذا كان معروفا، فغير مؤمن له أو ســـقط حقه في الضمان، أو بأنه ظهرت عدم مقدرته المالية كليا أو جزئيا بعد المصالحة أو على أثـــر حكم القضاء المتضمن الحكم عليه بدفع التعويض عن الضرر.

وتثبت عدم مقدرة المدين على التعويض بالنسبة للصندوق الخاص بالتعويضات مـــن الأخطار الموجه للمدين بالدفع والمتبوع بالرفض أو إبقاء الأخطار بدون نتيجة خلال مهلـــة شهر واحد من تاريخ التبليغ ".

بعد إستعراض هذه الشروط العامة للإستفادة من التعويض الذي يمنحه نظام الصندوق الخاص بالتعويضات، المادة 2/24 من الأمر رقم : 74- 15. أو نظام التأمين الإلزامي، المـــادة 30 من الأمر رقم 74- 15، للمتضررين أذكر بأنه ورد في المادتين إشارة إلى بعض الجهـــات التي يمكن أن تكون ملزمة بالتعويض لهذه الضحية أو تلك سواء تعويضا كليا أو جزئيا، كما وردت بعض المفاهيم القانونية التي لها مدلول وأحكام خاصة خلافا للقواعد العامة في مـــادة حوادث السيارات سوف أخصص لها مبحثا خاصا مستقلا بعد إنهاء هذا المبحث وأقصـــد بذلك نظام السقوط، سقوط حق المؤمن له في الضمان لأسباب سوف أوضحها وأيضا حالة قيام المسؤول – تأمين إجتماعي – أو غيره بأداء التعويض للمضرور كليا أو جزئيا، وأنتقل الآن إلى المطلب الثالث لنرى كيف يتم تعويض المستفيدين (المتضـــررين) مـــن تـــدخل الصندوق.

المطلب الثالث
تعويض المستفيدين من طرف الصندوق

لا يمكن للمتضررين في حوادث السيارات الذين لايستفيدون من نظام التأمين الإلزامي – لبعض الأسباب السابقة الذكر – أن يستفيدو من تعويضات يمنحها – إحتياطيا – الصندوق الخاص بالتعويضات إلا باستيفاء شروط محددة واتباع إجراءات معينة وفي آجال خاصة معينة كذلك.

إن الأضرار التي يمكن أن يتكفل الصندوق الخاص بالتعويضات بها لفائدة المتضررين لاتتعدى الأضرار الجسمانية، وهي الأضرار التي تتمثل في أضرار التألم، والأضرار الأدبية لذوي الحقوق، وأيضا يتكفل الصندوق بتعويض الأضرار الإقتصادية الناجمة عن الأضرار الجسمانية من فقد الأجر أو الدخل الناجم عن العجز مباشرة أو عن الوفاة إثر حادث السير، ويدفع الصندوق كذلك نفقات عن أشخاص من الغير الذين كان المضرور يتكفل بهم قبل إصابته، ولتوضيح حالة تدخل الصندوق أو إعمال المستفيد لضمانه أورد حالتين :

أ ـ حالة الأضرار اللاحقة بالضحايا من فاعلين مجهولين (الإجراءات و الطريقة)

في هذه الحالة عندما تكون الأضرار قد لحقت بالضحية من فاعل مجهول يكون من المنطقي على الضحية أن تتوجه مباشرة إلى الصندوق الخاص بالتعويضات من أجل تسلم التعويض المناسب وحسب الحالات، في أجل محدد :

1 ـ أجل التوجه إلى الصندوق

تنص المادة (17) من المرسوم رقم 80- 37 على أنه : " عندما يكون المسؤول عن الأضرار مجهولا وجب توجيه طلب التعويض للمصابين أو ذوي حقوقهم، الرامي إلى تعويض الأضرار المسببة لهم، إلى الصندوق الخاص بالتعويضات ضمن مهلة خمس سنوات إبتداء من تاريخ الحادث مع مراعاة الفقرة الثالثة أدناه ...

والفقرة الثالثة تلك المذكورة أعلاه تنص : (مع ذلك، لاتسري المهل المنصوص عليها في الفقرتين 1 و 2 السابقتين إلا من يوم علم المعنيين بالضرر الحاصل من جراء الحادث ".

هذا الأجل المذكور في هذه المادة يعتبر مكنة ثانية تقوم بجانب الأجل العادي المنصوص عليه في المادة (27) من الأمر رقم 95- 07 المتعلق بالتأمينات الذي يجعل تقادم دعاوى التأمين بثلاث سنوات، على غرار المادة (624) من القانون المدني. ولعل سبب هذا الإختلاف في الأجل بالنسبة للقواعد العامة للتأمين ونظام الصندوق الخاص بالتعويضات فيما يتعلق بالمهلة الممنوحة للمضرور للتقدم بطلبه التعويض عن ضرره، ما يخرج الصندوق من دائرة المؤمن، من جهة ومن جهة أخرى مراعاة لحالة الضحية إجتماعيا وإنسانيا .

2 - مضمون طلب التعويض

إن طلب التعويض يجب أن يوجه إلى الصندوق الخاص بالتعويضات بواسطة رسالة مضمونة الوصول مرفقة بإشعار بالإستلام إلى عنوانه بالجزائر العاصمة، وفي ثنايا هذا الطلب يجب أن يثبت صاحبه بأنه : جزائري، أو بأن له إقامة عادية في الجزائر، أو بأنه من جنسية دولة سبق لها وأن أبرمت مع الجزائر إتفاق المعاملة بالمثل، المادة (30) من الأمر رقم 74- 15، كما هو الشأن مثلا في إتفاقية البلدان العربية المتعلقة بمرور السيارات عبر البلاد العربة.

وإذا لم يقم المصاب أو ذوو حقوقه بمطالبة الصندوق الخاص بالتعويضات في الأجلين آنفي الذكر[1] حتى تقادمت الدعوى، فإن المرسوم رقم 80- 37، بموجب المادة (18) تدارك هذا الإشكال أو السقوط بالتقادم بالنص في المادة المذكورة على أنه : " يجوز للمصاب أو ذوي حقوقه الذين تقادمت دعواهم طبقا للمادة (17) السابقة، أي المادة (16) من المرسوم رقم 80- 37 ، أن يرفعوا طعنا إستثنائيا أمام وزير المالية، وتوضح في هذا الطعن كافة الظروف التي منعت المصاب أو ذوو حقوقه من مطالبة الصندوق الخاص بالتعويضات خلال المهل المنصوص عليها في المادة (17) السابقة. ويبت وزير المالية في هذا الطعن ".

بجانب ذلك يجب على الضحايا أو ذوي حقوقهم أن يثبتوا أن مرتكب الحادث بقي مجهولا، هذا باختصار ما يجب على الضحايا أو ذوي حقوقهم، المتضررين في حوادث السير من سيارات يجهل صاحبها وذلك من أجل طلب التعويض المستحق لهم عن أضرارهم، فإن قبل الصندوق الطلب، قدم التعويض اللازم وإن رفضه يكون ما يأتي :

(1) ـــ راجع البند الأول السابق .

3 ـ رفض الصندوق طلب التعويض

يستطيع الصندوق الخاص بالتعويضات الإعتراض على حق التعويض أو مبلغـــه، وفي هذه الحالة يستطيع الضحايا أو ذوي حقوقهم اللجوء إلى القضاء المختص وفقا للمادة (16) من المرسوم 80- 37 التي تنص : " إذا إختلف الصندوق الخاص بالتعويضات مع المصاب أو ذوي حقوقه، إما بشأن تحديد التعويض، عندما يكون المسؤول عن الأضـــرار مجهـــولا، أو عندما لايحتج بحكم القضاء المتمسك به ضد الصندوق الخاص بالتعويضات، يرفع المصاب أو ذوو حقوقه الدعوى أمام المحكمة المختصة لحسم النزاع القائم بينهم وبين الصندوق الخاص بالتعويضات. ويمكن أن يرفع النزاع على وجه الخصوص أمام محكمة المكان الذي وقـــع في نطاقه الحادث ". ويلاحظ من هذا النص أن المحكمة المختصة هي المحكمة الواقع في دائـــرة إختصاصها مكان وقوع الحادث، ذلك على منوال الإختصاص المحدد في المـــادة (26) مـــن الأمر رقم 95- 07 المتعلق بالتأمينات، كل هذا في الفرضية التي سبق وأن أشرت بشـــأنها إلى أن الأضرار اللاحقة بالضحايا كانت من فاعلين مجهولين، والسؤال المتبقي، ما الموقـــف في حالة الأضرار اللاحقة بالضحايا التي يتسبب فيها أشخاص معلومـــون ؟ للعلـــم هنـــا أن الصندوق الخاص بالتعويضات يتدخل إلى جانب الضحايا في الدعوى لأن المتسببين معسرين أو غير مؤمن لهم أو سقط ضمانهم حسب المادة 24 من الأمر رقم 24- 15، هذا ما أتناولـــه كما يلي :

ب ـ حالة الأضرار اللاحقة بالضحايا من فاعلين معلومين

في حالة ما إذا إرتكب حادث المرور شخص معروف ولكنه غير مؤمن له أو معسر أو أن تأمينه ناقص... إلخ، فإنه طبقا للمادة الأولى من المرسوم رقم : 80- 35، يجري تحقيـــق وجوبي نصت عليه بما يلي : " كل حادث مرور يتسبب في أضرار جسمانية، يجب أن يكون موضوع تحقيق يقوم به ضابط الشرطة أو أعوان الشرطة أو أعوان الأمن العمومي أو كـــل شخص آخر يؤهله القانون لذلك ".

1 ـ الآجـــــال

يوجد في هذه الحالة كما في حالة المسؤول المجهول أجلان يجب على الضحايا التقيـــد بهما تحت طائلة سقوط الحق، بحيث يجب على الضحايا في خلال خمس سنوات مـــن يـــوم

حصول الحادث أن يرفعوا دعوى قضائية ضد المسؤول عن الحادث أو عقد مصالحة معـــــه (وأن نقطة إنطلاق الأجل تتحدد بتارخ العلم بالحادث لأن من تاريخ هذا العلم يكون من الواجب على الضحية السعي للحصول على أول شهادة طبية تثبت مدى الضرر الذي لحقها لإرسالها إلى السلطة التي شرعت في التحقيق خلال ثمانية أيام إبتداء من تـــاريخ الحـــادث، ماعدا حالة القوة القاهرة[1].

وقد سبق وأن أوردت نص المادة (17) من المرسوم رقم 80- 35 التي تتنـــاول آجـــال التقادم بالنسبة لدعاوى الضحايا أو ذوي حقوقهم في مواجهة الصندوق الخاص بالتعويضات عندما يكون المسؤول عن الأضرار مجهولا، وأذكر الآن بأن الوضع لايختلف عندما يكـــون المسؤول عن الأضرار معلوما. بحيث يجب توجيه طلب التعـــويض إلى الصـــندوق الخـــاص بالتعويضات خلال مهلة خمس سنوات نفسها إما إبتداء من تاريخ الحادث وإما من تـــاريخ الحكم القضائي الذي إكتسب قوة الشئ المقضي فيه، مع مراعاة الفقرة الثالثة أدناه التي سبق وأن أوردتها والمتعلقة بعدم سريان أجل الخمس سنوات إلا من يوم علم المعنـــيين بالضـــرر الحاصل من جراء الحادث.

تجدر الملاحظة كذلك في هذه الحالة والحالة السابقة أنه يجب على الضـــحايا أو ذوي حقوقهم الذين تتوفر فيهم شروط المطالبة بالتعويض لهم من الصندوق الخاص بالتعويضـــات الا يرفعوا أي دعوى قضائية على هذا الأخير إلا بعد أن يقدموا له طلبـــا بـــالتعويض[2]، ويتعين على الصندوق الخاص بالتعويضات أن يبدي رأيه في ذلك خلال مهلة أقصاها شهران إبتداء من تاريخ إستلام الطلب، فإن إنقضت هذه المهلة دون جواب بالرفض أو القبول، حق للمصاب أو لذوي حقوقه التمسك بأحكام المادة (16) من نفس المرسوم رقم 80- 37.

فإذا حدث وأن سبق وصدر حكم قضائي في الحالات المشار إليها في المادتين (12) و (13) من المرسوم رقم : 80- 37 وجب إرفاق طلب التعويض بذلك الحكـــم أي بنســـخة رسمية منه.

---

(1) ــ المادة 5 من المرسوم رقم 80- 35 .

(2) ــ المادة 15 من المرسوم رقم 80- 37.

2 - المصالحة (المادة 26 من الأمر رقم 74 – 15)

تنص المادة (10) من المرسوم رقم 80- 37 على أنه : " يجب على المدين بالتعويض – المسؤول عن الحادث غير المؤمن له – أن يبلغ الصندوق الخاص بالتعويضات طبقا لأحكام المادة (26) من الأمر المذكور أعلاه، كل مشروع إتفاق ودي، يهدف إلى تحديد أو دفع التعويضات المترتبة على مسببي الحوادث الجسمانية للمرور غير المؤمن لهم، والواقعة من جراء إستعمال مركبة واحدة أو أكثر، معرف عنها في المادة الأولى من الأمر رقم 74- 15 المؤرخ في 06 محرم عام 1394 الموافق لـ 30 يناير 1974 وذلك خلال مهلة شهر ، بموجب رسالة موصي عليها مع الإشعار بالإستلام .

ويتعين على الصندوق الخاص بالتعويضات أن يعلن موقفه من مشروع الإتفاق الودي للتعويض المذكور خلال مهلة لاتتجاوز شهرين إبتداء ممن تاريخ إستلامه.

ويؤدي رفض هذا المشروع الخاص بالإتفاق الودي للتعويض، إلى التزام المصاب أو ذوي حقوقه بإعلام الصندوق الخاص بالتعويضات عن عزمهم :

1 - أما رفع التراع أمام المحكمة المختصة، في حالة رغبتهم في الإحتفاظ بحقوقهم ضد الصندوق الخاص بالتعويضات.

2 - وأما على قبول إقتراح دفع التعويض من قبل المسبب في حالة العكس.

إن هذا النص واضح في الإشارة إلى أن المصالحة المبرمة بين المصاب أو ذوي حقوقه وبين المتسبب في الحادث يكون مصيرها هو قبولها من جانب المصاب أو ذوي حقوقه والصندوق الخاص بالتعويضات، وبالتالي تؤدي إلى تعويض ضرر المصاب أو ذوي حقوقه سواء من قبل المسؤول عن الحادث فقط إذا كان هذا الأخير ملزم وحده بتعويض كامل الضرر حسب مقتضى المصالحة، وإما يتحمل معه الصندوق الخاص بالتعويضات جزءا من التعويض وذلك دائما بموجب المصالحة، مادام الصندوق قابلا بذلك.

إن الصندوق الخاص بالتعويضات بإمكانه أن يلزم المصاب أو ذوي حقوقه بإجراء فحص من قبل طبيبه المستشار، ويستطيع المصاب المنازعة في ذلك بإجراء مماثل وذلك بناءا على ماترسمه المادة (5) من المرسوم رقم : 80-37. وبالتالي قد يؤدي ذلك إلى إتفاق

نهائي أو مصالحة أو إلى عدم الإتفاق وعدم المصالحة، وهنا يكون الموقف الأخير: اللجوء إلى المحكمة.

3 ـ الدعوى القضائية

أ ـ أمام المحاكم الجزائية

تنص المادة 11 من المرسوم رقم : 80-37 على أن : " يمكن أن يتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات - حتى أمام المحاكم الجزائية - في جميع الدعاوى القائمة بين المصابين جسمانيا بحوادث المرور أو ذوي حقوقهم من جهة، وبين المسؤولين عن الأضرار غير المضمونين بتأمين على السيارة أو بتأمين متنازع فيه من قبل المؤمن من جهة أخرى بقصد العمل على المحافظة على حقوقه طبقا للتشريع والتنظيم الجاري به العمل وبالتالي يمكنه، بالنسبة لحماية مصالحه، أن يستخدم طرق الطعن المفتوحة له بموجب الأحكام القانونية والتنظمية الجاري بها العمل.

ولايبرر هذا التدخل الحكم بالتكافل والتضامن على الصندوق الخاص بالتعويضات والمسؤول عن الأضرار".

ذلك لأن القاعدة السابق إيرادها بشأن وجوب التحقيق في كل حادث مرور جسماني يكون من أهم نتائجها تحريك الدعوى الجزائية من قبل وكيل الجمهورية الذي يتسلم نسخا من محاضر تحقيق الحادث ويحيل المتسبب فيه مباشرة إلى المحكمة الجزائية ويستدعي الضحايا والمؤمن... إلخ، وفي هذه الحالة جاء نص المادة 11 المذكور أعلاه باعتبار أن الصندوق الخاص بالتعويضات طرفا في هذه الدعوى له مصالح يجب الدفاع عنها أمام المحكمة الجزائية.

كما أن من مصلحة المصاب أو ذوي حقوقه إعلام الصندوق الخاص بالتعويضات ضمن ظرف موصى عليه مع الإشعار بالإستلام بتوجيه نسخة عن كل عريضة بافتتاح الدعوى الهادفة إلى رفع القضية (قضية حادث المرور الجسماني) إلى المحكمة المختصة وطلب تعويض موجه من قبلهم ضد مسبب الحادث الغير مؤمن له وذلك إحتياطا لحالة عدم إستطاعة هذا المسؤول غير المؤمن له تعويضهم وبالتالي حتى يتدخل الصندوق في الدعوى

ويكون الحكم الصادر فيها حجة عليه وعلى المسؤول في آن واحد[1]. ويجب أن يرفق الإشعار بعدة معلومات تخص تاريخ الحادث ومكان وقوعه ومميزات السيارة والجهة القائمة بالتحقيق والمحكمة الناظرة في الدعوى[2].

ب ـ أمام المحاكم العادية

يتصور مقاضاة الصندوق الخاص بالتعويضات أمام المحاكم المدنية عندما يكون المتسبب في الحادث مجهولا لايعرف له إسم أو عنوان بحيث أن التحقيق الذي يباشر وجوبا في مثل حالة الحوادث الجسمانية المتدخلة فيها السيارات البرية ذات المحرك، لايوجه ضد شخص معين. وبالتالي لا يتصور أن يتدخل الضحايا أو ذوو حقوقهم في مصالحة مع المسؤول المجهول ولاباخطار الصندوق الخاص بالتعويضات بالدعوى الجزائية المباشرة بعد تحقيق الحادث من قبل أعوان الضبط.

ولذلك يكتفي الضحايا بالسعي لإثبات حصول الحادث الجسماني المسبب من مجهول في حادث مرور. ورفع طلب التعويض إلى الصندوق الخاص بالتعويضات بنفس الاشكال السابق الإشارة إليها عندما يكون المسؤول معروفا. ولكن من أجل المصالحة أو التثبت من الأضرار عن طريق الطبيب المستشار للصندوق. أو/ وفي حالة عدم الإتفاق ترفع الضحية أو ذوو حقوقها الدعوى ضد الصندوق أمام المحكمة المدنية طبقا للإجراءات العادية المعروفة شكلا و موضوعا.

المطلب الرابع
المستبعدون من الافادة من ضمان الصندوق الخاص بالتعويضات

جاء في المادة(6) من المرسوم رقم : 80- 37 مايلي: " يستثنى من الإنتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات:

(1) ـــ المادة 12 من المرسوم رقم 80- 37 .

(2) ـــ المادة 12 ، 13 من نفس المرسوم رقم 80- 37.

- مسبب الأضرار الحاصلة عن قصد وذوو حقوقه.

- الأضرار الناجمة عن الآثار المباشرة أوغير المباشرة للإنفجارات وانبعاث الحرارة والإشعاع الناجم من تحول النوى الذرية أوالفاعلية الإشعاعية المسببة من التسارع الإصطناعي للذرات ".

كما جاء في المادة (7) من نفس المرسوم : " يستثنى من الإنتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات :

أ - السارق وشركاؤه.

ب - السائق الذي لم يبلغ السن المطلوبة حين وقوع الحادث أو لم تتوفر لديه الوثائق السارية المفعول والتي تنص عليها الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل لقيادة المركبة.

ج - السائق الذي يحكم عليه لقيادته مركبة و هوفي حالة السكر أوتحت تأثير الكحول أو المخدرات أوالمنومات المحظورة.

د - السائق أوالمالك الذي يحكم عليه لقيامه وقت الحادث بنقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل.

هـ - السائق أوالمالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض ولا إذن مسبق قانوني....".

بمراعاة هذين النصين يتبين حقيقة أن المشرع الوطني في مجال حوادث السير لم يأخذ بشكل مطلق بمبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على مجرد الضرر وعلاقة السببية بل مازال يحتفظ للمسؤولية التقصيرية بمجال للعب دورها متى كان المسؤول قد تعمد إرتكاب الفعل أو إرتكب خطأ، بحيث إستثناه المشرع من كل إفادة من الإنتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات هو وذوو حقوقه في حالة قصده الإضرار (حالة الغش) وحرمانه كذلك في حالة الخطأ العادي، أما إذا كان قد اصيب فلا يحتج عليه بذلك في جميع حالات الخطأ العادي المذكورة في الفقرات (أ، ب، ج، د) من المادة (7) السالفة الذكر.

كما لايحتج على ذوي حقوقه من بعده في حالة الوفاة ولا على الأشخاص المعالين منه في حالة عجزه الدائم الجزئي الذي يزيد على66%[1] أما المادة (8) من المرسوم رقم : 80- 37 فهي تعالج نوعا آخر من الأخطاء غير تلك الواردة في المادة (7) المذكورة والتي كانت السبب في إستثناء أولئك الأشخاص المعددين في فقراتها الخمس. وهذه الأخطاء يمكن وصفها بالمزدوجة أو المركبة والتي تؤدي إلى منع إستفادة مقارفها في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات من الإفادة من ضمان الصندوق الخاص بالتعويضات، والسبب في رأيي من تخصيص هذا النوع من الأخطاء بنص مستقل ، نص المادة (8) المذكورة سابقا، بحيث يخفض التعويض المخصص له بنسبة الجزء المعادل للمسؤولية التي ترتبت في ذمته وفي ذمة غيره ممن إشتركوا معه في وقوع حادث المرور إلى الضرر الجسماني، مالم يكن هذا المسؤول جزئيا هو نفسه مصابا في الحادث بعجز دائم يبلغ نسبة 50% أو يزيد. بينما لايخفض التعويض رغم ذلك بالنسبة لذوي حقوق المتسبب المذكور في حالة وفاته، يعود إلى الوضع الإجتماعي المترتب عن الحادث.

وأورد نص المادة (7) من المرسوم رقم 80- 37 حرفيا لتدبرالقارئ الكريم وهو كما يأتي : " إذا وضع جزء من المسؤولية على عاتق السائق و /أو مالك المركبة غير المؤمن عليها لأجل جميع الأخطاء غير التي بررت الإستثناء المشار إليها في المادة (7) أعلاه، يخفض التعويض الذي يخصص له، بنسبة الجزء المعادل للمسؤولية التي وضعت على عاتقه إلا في حالة العجز الدائم الذي يعادل 50% أو يفوقه. ولا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة ".

وخلاصة القول في هذا المبحث أن الهدف من إنشاء نظام الصندوق الخاص بالتعويضات – بصفته مؤسسة غير تجارية ولا مؤمنة – إنما هو إحتياط بهدف إنساني إجتماعي يتدخل حين تعوز الضحايا الحاجة من جهة ولا يجدون سبيلا آخر لإسعافهم وجبر ضررهم وحتى يحصل الضحايا من هذا النظام على تعويض أضرارهم الجسمانية فقط، عليهم أن يثبتوأ إستيفائهم لشروط عدة عامة وخاصة، وعليهم كذلك القيام في مواعيد خاصة بإجراءات ترمي إلى طلب التعويض وديا سواء مع المسؤول أولا وتبليغ الصندوق

---

(1) ــ الفقرة الأخيرة من المادة (7) من المرسوم رقم 80- 37 .

بذلك وانتظار رايه إذا كانت تلك المصالحة لم تشمل كامل التعويض المستحق تمهيدا لطلب التكملة من الصندوق لباقي التعويض. وعلى الضحايا كذلك في حالة رفــض الصـــندوق للطلب أو المصالحة اللجوء إلى القضاء الجزائي أو المدني وما ينجم عن ذلك من إجـــراءات ونفقات ينبغي تكبدها قبل الحصول من الصندوق على المطلوب وإن نجحت هذه الـــدعوى أو تلك، مع ما في ذلك من إرهاق للضحايا إرهاقا قد يكون افضل من الحرمـــان – رغـــم الضرر – من أي تعويض .

وأخيرا، وفي سبيل التخفيف من معاناة الضحايا تجاه الصندوق أو المسؤولين المعسرين أو غير المؤمنين ، أقترح على المشرع الجزائري أن يسن قاعدة تعطي الحـــق لمثـــل هـــؤلاء الضحايا في التعويض الآلي عن كامل أضرارهم من قبل الصندوق، ويتـــولى هـــذا الأخـــير الرجوع على المسؤولين أو على خزينة الدولة بما دفعه باعتبار أن الدولة مسؤولة عن حوادث المرور لأنها تملك تنظيم المرور وتنظيم سلوك أشخاصه.

المبحث الثاني
سقوط حق المؤمن له في الضمان

تشير النصوص القانونية المختلفة إلى سقوط الحق، سواء في الإدعاء، أو في التمســـك بالإبطال ... أو غير ذلك، وأن السقوط الذي يشاع في التأمين عموما يختلف في مفهومـــه وشروطه وكذا في آثاره عن السقوط في القواعد العامة. ولذلك رأيت من المفيد أن أعرض له كما سبقت الإشارة[1] بتخصيصه بمبحث خاص هو هذا المبحث. وسوف أتناول بحثـــه عبر المطالب الأربعة الموالية كما يأتي :

مفهوم السقوط في القواعد العامة وفي مجال التأمين المطلب الأول. وأسباب السقوط في التأمين الإلزمي والمسؤولية المدنية عن حوادث السيارات المطلب الثاني. الإحتجاج بالسقوط وما في حكمه في مواجهة الأطراف في عقد التأمين وتجاه الغير المطلب الثالث . وفي المطلب الرابع الأخير أعرض للطبيعة القانونية للسقوط، وهذا دائمـــا في التـــأمين مـــن حـــوادث السيارات.

(1) ــ راجع ما سبق ، ص 187 وما بعدها .

المطلب الأول
مفهوم السقوط في القواعد العامة وفي مجال التأمين

1 - لمحة تاريخية

لفظ السقوط المعروف اليوم لم يكن موجودا في القانون الروماني، ولكن توسع إستعماله في الوقت الحاضر فسح المجال لبعض الشراح أن ينكر أن يكون هناك فكرة قانونية يقال لها " السقوط "[1]. فما هو السقوط ؟.

السقوط هو جزاء إتفاقي يتحلل المؤمن بموجبه من التزامه بدفع مبلغ التأمين إذا أخل المؤمن له، سواء كان سئ النية أو حسن النية بالتزامه بالإخطار في الميعاد المتفق عليه عن وقوع الكارثة المؤمن منها ولايؤثر هذا الإجراء على إستمرارية سريان عقد التأمين ونفاذه، فما يسقط إنما هو حق المؤمن له في الضمان عن الكارثة التي أخل بالتزامه بالإخطار بشأنها، وهو لذلك يظل ملتزما بسداد الأقساط السابقة واللاحقة للسقوط[2].

ولذلك يعرفه غالبية الفقهاء بأنه – أي السقوط – " فقد الحق على سبيل العقوبة " ليتكون من ثم من عنصرين : فقد الحق أيا كان مصدر هذا الحق وطبيعته ولو كان حقا غير مالي ، كفقد الجنسية، وعنصر العقوبة أو الجزاء لخطأ يستحق السقوط. وبغير هذين العنصرين لانكون بصدد السقوط.

إن الخطأ الذي يوجب السقوط يتمثل في فعل إيجابي (جريمة جنائية، كسقوط السلطة الأبوية) أو بفعل سلبي كإهمال الحابس في حفظ العين المحبوسة وصيانتها.

يتقرر السقوط كقاعدة لمصلحة خاصة، وفي ذات الوقت يتقرر احيانا بطريقة غير مباشرة لمصلحة عامة. فالتقادم المسقط مثلا يتقرر لمصلحة خاصة بالمدين ولكنه يتقرر كذلك

---

(1) ــ **سرور (محمد شكري)** : سقوط الحق في الضمان، دراسة في عقد التأمين البري، ط1، 1979 – 1980 ، دار الفكر العربي، ص 05 .

(2) ــ **محمد حسام محمود لطفي** : الأحكام العامة لعقد التأمين، دراسة مقارنة بين القانونين المصري والفرنسي، دار الثقافة للطباعة والنشر، الفجالة، القاهرة، 1988، ص 369 وما بعدا .

أو يحقق مصلحة عامة للقضاء تتمثل في قفل باب المطالبة بحق مضى عليـه وقـت طويـل لإستحقاقه[1].

هذا باختصار هو مبدأ أو مفهوم السقوط في النظرية العامة. أما فيما يتعلق بهذا المفهوم في تطبيقه يعتبر الأهم هو السقوط في مجال التأمين وهذا ما أتناوله الآن :

2 - وجهة نظر[2]

إن السقوط في النظرية العامة هو فقد الحق على سبيل العقوبة، فإنه في التأمين – إختياريا كان أو الزاميا – كثير من الأخطاء يأتيها المؤمن له تكون نتيجتها هي فقد الحق من وقت إبرام العقد (عقد التأمين) إلى حين وقوع الكارثة (الخطر المؤمن منه). ولكن لايخفى أيضا أن عدة أخطاء يرتكبها المؤمن له وتؤدي إلى فقده حقا معينا لاتعتبر سقوطا، بل جزاءات يرتبها عقد التأمين تختلف عن جزاء السقوط. لذلك وجب عدم الخلط بين السقوط وأسبابه من جهة، وبين الجزاءات الأخرى وأسبابها هي الأخرى التي قد تشتبه به أو تختلط به.

فهل إن السقوط إذن هو جزاء إخلال المؤمن له بإعلان الخطر مثلا – لأن عقد التأمين يقتضي هذا الإلتزام أو يرتبه دائما على المؤمن له – أم هو جزاء لإخلاله بدفع القسط ؟.

بعبارة أخرى، هل إن السقوط جزاء يترتب على إخلال المؤمن له لإلتزاماته عند إبرام العقد، أو أثناء سريانه ونفاذه، أم عند إخلاله بالإلتزامات المفروضة عليه عند تحقق الخطر ؟.

إذا وضعنا في الإعتبار أن القواعد العامة ترتب جزاء البطلان أو وقف الضمان، وكلاهما جزاء مختلف، فهل إن الجزاء الذي يؤدي إلى فقد الحق في العوض هو السقوط؟ أو البطلان ؟.

---

(1) ــ سرور (**محمد شكري**) : مرجع سابق ، ص 06 وما بعدها .

(2) ــ أنظر المطلب الأول من هذا المبحث .

هذه التساؤلات وغيرها كلها كانت من أجل تفسير الخلط الذي وقع أو قد يقع فيه الشراح أحيانا، بل وحتى المشرعين[1]. لأن عدم الدقة في ترتيب الجزاء المناسب تكون له آثار غير حقيقية، فعدم التأمين مثلا، قد يؤول على أنه سقوط وهذا هو الخلط.

الخلاصة يجب التقرير بأن السقوط في مجال التأمين – بعد تنظيم المشرع لعقد التأمين – هو ما يترتب من عقد التأمين على المؤمن له جزاء إخلاله بالتزامه بعد وقوع الكارثة، أو على الأقل وقت وقوعها. لأن إطلاق لفظ السقوط في غير موضعه الدقيق يكون له مخاطر جمة إذ الإلتزام بإعلان الخطر ليس إلتزاما عقديا، ويترتب على ذلك أن عدم مراعاته لايرتب خطأ عقديا، وأنه يقع إذا توفرت شروطه بصرف النظر عن حسن نية المؤمن له أو سوءها، كما أنه لايستلزم حصول ضرر للمؤمن جراء إخلال المؤمن له بالتزاماته، لأنه لايمكن العدول عن جزاء نظمه المشرع بقواعد آمرة على جزاء آخر مالم يكن ذلك العدول لمصلحة المؤمن له باعتباره الطرف المذعن (الضعيف في عقد التأمين).

ويذهب الأستاذ شكري سرور[2] إلى أنه حتى في فرض لو إتفقت شركة التأمين مع المؤمن له على سقوط حقه السابق على الحادث جزاء إخلاله بالتزامه بإعلان الخطر، في الفرض الذي يكون فيه المؤمن له حسن النية ودون أن يترتب على ذلك الإخلال تأثير في فكرة المؤمن عن الخطر، فإن مثل هذا الشرط الذي يسمى سقوطا يقع باطلا تطبيقا للمادة (5/622) من القانون المدني، لذلك يمكن إعتبار السقوط وسيلة أو دفعا يسمح للمؤمن، حتى ولو أن الخطر الذي تحقق منصوص بالعقد، أن يرفض تنفيذ تعهده بالضمان بسبب عدم تفيذ المؤمن له لأحد الإلتزامات التي يفرضها عليه العقد أوالقانون في حالة وقوع الكارثة . أو أنه حسب تعريف حدث في الرسائل المتخصصة : " هو وسيلة دفاع تتيح للمؤمن أن يجازي بالحرمان من الضمان المؤمن له الذي يرتكب خطأ عقديا بعد تحقق الخطر المنصوص بالعقد، وسوف نرى لاحقا كيف حار الفقه في رد جزاء السقوط إلى القواعد العامة "[3].

---

(1) ــ **سرور (محمد شكري)** : مرجع سابق ، ص 12 .
(2) ــ **سرور (محمد شكري)** : مرجع سابق ، ص 21 وما بعدها .
(3) ــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 365 .

المطلب الثاني
أسباب السقوط في التأمين الإلزامي
من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

يتميز السقوط في مجال التأمين بعدم التناسب المطلق بين ما يعود منه على المؤمن ومـــا يلحقه من ضرر من جراء إخلال المؤمن له بالتزامه، ولذلك سمي بالعقوبة الخاصة، ولـــذلك يبرره غالبية الفقه بارتكازه على أساس من الأسس الفنية للتأمين وعلى المبادئ التي تهـــيمن على ذلك النظام ويدرج إخلال المؤمن له بالتزامه في إخلاله بفكرة التعاون المنظم بين مجموع المؤمن لهم وعدم الإخلال بالثقة التي تشكل مبدأ حسن النية في عقد التأمين، مما جعل المؤمن يشترط السقوط كجزاء رادع وعقوبة حماية للتعاون من أي غش أو إهمال من جانب المؤمن له، ومن جهة مقابلة أدت قسوة هذا الجزا إلى تدخل المشرع الفرنسي ، المادة (9) من قانون 13 جويلية 1930، والإيطالي الذي يكفل به المشرع حماية المؤمن له عن طريـــق ضـــرورة موافقته الخاصة وكتابة على شروط الوثيقة التي تقرر السقوط، وذلك يعتبر حماية أقوى ممـــا تستوجبه المادة (9) من قانون التأمين الفرنسي. وتـــدخل كـــذلك المشـــرع السويســـري والتشيكوسلوفاكي والألماني، والمصري... إلخ.

وفي الجزائر كان يسود القانون الفرنسي، وعند تشريع القانون المدني نظم عقد التأمين في الباب العاشر، الفصل الثالث، المواد من (619) – (643) منه[1]. وحظر علـــى المـــؤمن إدراج أي شرط تعسفي يقضي بالسقوط، كما صدر قانون يتعلق بالتأمينات رقم : 80- 07 بتاريخ 09 أوت 1980 حظر في مادته (97) على أطراف العقد عدم النص فيه، أو أوجب أن ينص فيه على عدم سقوط أي حق يمكن أن يحتج به تجاه المتضررين أو ذوي حقوقهم. غير أن هذا القانون لم يلبث أن ألغي بموجب المادة (278) من القانون رقم : 95 – 07 المؤرخ في 26 يناير 1995 المتعلق بالتأمينات وإن كان قد إحتفظ بنفس ما كان قد تضمنته المادة (97) منه وذلك في المادة (2/173) بقولها : " ... يجب أن لاينص عقد التأمين على ســـقوط أي حق يمكن أن يحتج به على الضحايا أو ذوي حقوقهم " .

(1) ــ يجب مراعاة أن المواد من 626 إلى 643 مدني قد ألغيت بالمادة (191) من الأمر رقم : 80 – 07 في 1980/08/09.

ويحسن التذكير في هذا المقام أن هذا السقوط المحظور وارد بشأن التأمينات الإلزامية من المسؤولية المدنية على إختلافها، المواد من (163) إلى (172) من القانون الجديد : 95 -07 المذكور سابقا .

فإذا كان المؤمن له ملزما قانونا بالتزام وحيد هو إعلان الخطر في أجل ما (أي الخطر المؤمن منه طبعا، كالوفاة، واستمرار الحياة، والميلاد، أو كالحريق، والسرقة ... إلخ) فإنه يمكن أن يكون ملزما إتفاقيا ببعض الإلتزامات المحددة في شروط وثيقة التأمين : بعضها عاديا مألوفا، مثل تزويد المؤمن في التأمين على الأشياء بعرض حال مفصل ومقدر عن الخسائر من قبل المؤمن له التي لحقته مع مبرراتها الضرورية، أو أيضا الإلتزام بتقديم شكوى أمام وكيل الجمهورية في حالة السرقة، والإلتزام بالسماح لطبيب المؤمن بالقيام بكل المعاينات المفيدة في حالة التأمينات ضد الحوادث الجسمانية .

ومع ذلك فإن الإلتزام بالإعلان عن الكارثة يكون هو الإلتزام القانوني الأكثر أهمية، وبالإضافة إلى ذلك فهو عام ويطبق على كل عقود التأمين(1). وفي هذا الإطار نصت المادة (15) من الأمر رقم 95- 07 المتعلق بالتأمينات في فقرتها الخامسة على أن المؤمن له يلتزم بـ : " تبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد إطلاعه عليه وفي أجل لايتعدى سبعة (7) أيام إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة، وعليه أن يزوده بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث وبمداه، كما يزوده بالوثائق الضرورية التي يطلبها منه المؤمن ... " علما بأن مهلة السبع أيام هذه لاتطبق على التأمينات من السرقة والبرد وهلاك الماشية(2). وهذه المادة تختلف عن المادة (4/15) من قانون التأمين الفرنسي لسنة 1930، حاليا المادة (L.113.2.4) من حيث مهلة الإخطار عن الحادث والمحددة في هذا الأخير بمهلة خمسة (5) أيام .

أما عن موضوع الإخطار عن الحادث فلأن المؤمن هو الذي يتحمل في النهاية بعواقب الحادث، وهذا مايبرر الزام المؤمن له بالقيام به في الوقت المناسب حتى يحافظ المؤمن على

---

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** Droit des Assuranances, 2emme Dalloz, 1977, P 222.
ـــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 351 .
(2) ـــ راجع البنود اللاحقة من الفقرة 5 من المادة 15 المذكورة .

مصالحه، وعن شكل الإخطار فإن النص المذكور سواء الوطني أو الفرنسي لم يحدد شكلا خاصا له[1]، وفي هذا الصدد فإنه في تأمين السيارات غالبا ما يشتكي المؤمنون من عدم تلقي بيانات واضحة وبسيطة، والتي تكون مع ذلك ضرورية بالنسبة إليهم من مثل : أسماء وعناوين الضحايا، وتحديد المستشفى المنقولين إليه، وأسماء وعناوين الشهود، وبطبيعة الحال اليوم والمكان المحددين للحادث، ويمثل الإخطار عن الحادث فائدة لأطراف عقد التأمين، فهو من جهة يريد به المؤمن له معرفة ما قد يدعيه المؤمن من سقوط حقه كمؤمن له في الضمان ليتأكد بذلك من إستحقاقه أو عدم إستحقاقه لمبلغ التأمين. ومن جهة أخرى يضبط المؤمن بناء عليه حساباته بتحديد موقفه من الكارثة المتحققة ويتأكد من حجم التزاماته تجاه عملائه، وفائدة الإخطار في عقود التأمين من المسؤولية تظهر في السماح له بإعداد العدة لمواجهة الدعوى المباشرة التي يمكن أن يرفعها عليه المضرور[2].

هذا بالنسبة للسبب الرئيسي للسقوط ولا أتعرض بعده لأسباب أخرى فرعية إتفاقية على هذا السقوط مثل الإلتزام بإخطار الشرطة عند تحقق خطر (السرقة) وباستدعاء الطبيب عند موت الماشية في التأمين على الماشية، وفي التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، قد يشترط المؤمن على المؤمن له – وهذا أمر غالب – التزاما بعدم التصالح أو الإعتراف بالمسؤولية عن الحادث تحت طائلة سقوط حقه في الضمان إلى جانب إشتراطه عليه كذلك تقديم المستندات والوثائق المتعلقة بالحادث كما يشترط عليه إدارة الدعوى[3].

إلى جانب هذه الأسباب للسقوط (سقوط حق المؤمن له في مبلغ الضمان)، توجد أسباب أخرى سبق التعرض لها، ونظمها المرسوم رقم : 80- 34 أو القواعد العامة ينجم عنها السقوط وهي الأضرار التي تسبب فيها المؤمن له عمدا – أو لسياقته مركبته في حالة سكر ... إلخ [4].

---

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 223 .

(2) ــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 235 . واتظر المادة (18) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات.

(3) ــ راجع المادة 18 من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات .

(4) ــ المادة 3 من المرسوم رقم 80- 34 ، والمادة 10 من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات .

وفي الأخير يجب الذكر بأن كل سقوط يرد على حق المؤمن له، لايحتج به على المضرور في حوادث السيارات، كما تقدم الذكر، فما المقصود بذلك ؟.

المطلب الثالث
الإحتجاج بالسقوط وما في حكمه

لكي يمكن للمؤمن أن يحتج على المضرور بجزاء السقوط عليه أن يثبت توفر شروطه، إستعمال هذا الحق يكون أمام القضاء عندما يرفع المؤمن له دعواه بالضمان سواء بصورة أصلية أمام القضاء العادي أو بالتبعية أمام المحكمة الجزائية.

ولذلك سأبحث في هذا المطلب الشروط القانونية للسقوط (فرع أول) وكيفية ممارسة الدعوى في فرع ثان.

الفرع الأول
الشروط القانونية للسقوط

لكي يمكن لصاحب الحق في التمسك بالسقوط تجاه من يتمسك ضده، يجب قبل كل شئ أن تتوفر شروط السقوط سواء الموضوعية أو الشكلية[1]، بحيث يجب أن ينص عليه صراحة في وثيقة التأمين ويكتب في مكان بارز بشكل ظاهر، وألا يكون تعسفيا، لأن مثل هذا الجزاء قاس على المؤمن له، ويجب أن يكون عالما به ولايفترض إذا لم ينص عليه العقد صراحة بوضوح، فقد نصت المادة (622) من القانون المدني الجزائري (البند الثالث) على أنه :

"... يكون باطلا كل شرط مطبوع لم يبرز بشكل ظاهر وكان متعلقا بحالة من الأحوال التي تؤدي إلى البطلان أو إلى السقوط ... " وهذا ما نصت عليه في فرنسا مثلا المادة (L.122.4 .AL.2) من تقنين التأمينات.

(1) ـــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 370 .

وتطبيقا لذلك يعتبر شرطا باطلا، الشرط الذي يقضي بسقوط حـــق المـــؤمن لـــه في التعويض إذا لم يخطر المؤمن بوقوع الحادث خلال مدة معينة، سبعة (7) أيام أو عشرة (10) أيام مثلا، حتى ولو لم يكن عالما بوقوعه، وكذلك الشرط الذي يسقط حق المـــؤمن لـــه في الضمان إذا وقع الحادث – في التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيـــــــــارات – من سائق لم يجدد رخصة قيادته أو ترك مقود السيارة لآخر دون رضا منـــه، كـــــذلك لايقوم السقوط إذا نجح المؤمن له في إثبات علم المؤمن بوقوع الخطر، رغم عدم قيامـــــــه هو بإعلامه به في المدة المتفق عليها، أو أفلح في إثبات أن المؤمن لم يلحقه أي ضرر عن تخلفه بإعلامه[1].

فلو أخذنا مثلا جزاء مخالفة الإلتزام (إلتزام المؤمن له) بعدم الإعتراف بالمسؤولية عن الحادث (الإعتراف للمضرور طبعا أو أمام السلطات)، أشير إلى أنـــه في فرنســـا، وقبـــل التدخل التشريعي، بقانون 1930، أن شركات التأمين كانت تحظر على مستأمنيها الإعتراف بمسؤوليتهم كشرط مكمل لشرط تخليهم لها عن إدارة دعوى المسؤولية التي ترفع عليهم من قبل المضرورين، وكانت ترصد السقوط كعقوبة لهم لخروجهم عن ذلك الحظر، مـــن دون تمييز بين ما إذا كان المؤمن له قد إعترف بمسؤوليته ذاتها أم أنه قد أقـــر بالوقـــائع الماديـــة للحادث، و لم يكن للقضاء أن يقبل ذلك الحظر العام في مقابلة الجزاء القاسي الـــذي يمثلـــه السقوط عند تجاوز المؤمن له للحظر وما يؤدي إليه ذلك الحظر من عرقلة لســـير العدالـــة والإجحاف بحق المضرور الذي قد لايكون له من دليل عن حقه في تعويض الضرر الـــذي حاق به من الحادث سوى إعتراف المؤمن له بمسؤوليته عن الحادث، أو على الأقل باعترافه بالوقائع المادية والملابسات المحيطة به التي يمكن أن يستخلص منها مبدأ مسؤولية المؤمن لـــه عنه.

لذلك إتجه القضاء آنذاك عموما إلى رفض أعمال الحظر المذكور و لم ير في الســـقوط جزاءا للخروج عليه غير مخالفة للنظام العام والآداب.

---

(1) ـــ **السنهوري** : الوسيط في شرح القانون المدني، عقود الغرر، عقود المقامرة والرهان والمرتب مدى الحياة وعقد التأمين، الجزء السابع، دار إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان ، ص 1338 وما بعدها .

وانظر : **محمد حسان محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 370 . وما بعده

ولما وضع قانون 1930 المتعلق بالتأمينات، أعتبر المشرع الفرنسي بذلك الموقف القضائي المشكك في مشروعية الشرط، حماية للعدالة والمضرور من جهة وحماية بالمقابل لشركات التأمين من خطر الإعترافات بالمسؤولية وخاصة تلك التي تصدر عن خطأ أو عن غش من جانب المؤمن لهم، وأتى في المادة (52) من القانون المذكور بحل وسط فرق فيه بين أقوال المؤمن له المتضمنة فقط ذكر الوقائع المادية للحادث وبين إعترافه بمسؤوليته ذاتها، بحيث حظر منع المؤمن له من الإدلاء بتلك الأقوال ، وخص الإعتراف بالمسؤولية بإمكان المؤمن – جزاء ذلك – إشتراطه على المؤمن له عدم الإحتجاج عليه بذلك الإعتراف(1) حين قرر في تلك المادة عدم جواز الإحتجاج على المؤمن بكل اعتراف بالمسؤولية أو بكل مصالحه معقودة خارجه، وهذه المادة التي وضعها المشرع الفرنسي تحظر بصورة غير مباشرة الجزاء الأكثر صرامة التي سوف يكون عليها السقوط(2).

وعلى غرار المشرع الفرنسي كما تقدم نص المشرع الوطني في المادة (58) من الأمر رقم 95- 07 المتعلق بالتأمينات على أنه : " لايحتج عى المؤمن بأي إعتراف بالمسؤولية ولابأية مصالحة خارجة عنه، ولا يعد الإعتراف بحقيقة أمر إقرارا بالمسؤولية " وهذا ما أكدته كذلك المادة 19 من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات.

فالمقصود إذن من هذا النص يتحدد من خلال أثره في العلاقة ما بين المؤمن والمؤمن له من جهة وفيما بين المؤمن والمضرور من الجهة الأخرى بحيث أنه يتوضح في الفرع الثاني كما يأتي.

الفرع الثاني
في علاقة المؤمن والمؤمن له

فإن المقصود باثر عدم الإحتجاج أن إعتراف المؤمن له للضحية أو لجهات التحقيق بمسؤوليته، لاينفذ في مواجهة المؤمن، بحيث أن هذا الأخير لايلتزم بتغطية مسؤولية المؤمن له

---

(1) ـــ حاليا المادة : L.124.2 .

(2) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 228.

ـــ وانظر كذلك، **السنهوري** : مرجع سابق ، ص 1340 .وما بعدها .

ـــ **الربيعي (حسن)** : مرجع سابق ، ص 207 وما بعدها .

ما لم تكن تلك المسؤولية قد ثبتت بأدلة غير أدلة الإعتراف. بحيث يذهب بعض الفقه إلى أنه في مجال المسؤولية المفترضة (المسؤولية عن حوادث السيارات) يكون المؤمن بالرغم من الإعتراف ملتزما بالتعويض في مواجهة المؤمن له، إلا أنه وحيث أن وجود شرط في وثيقة التأمين والذي يجعل الإعتراف غير نافذ في مواجهته، يمكن للمؤمن أن يتخلص من دفع مبلغ التأمين إذا إستطاع أن ينفي تلك المسؤولية المفترضة بإثبات خطأ المضرور، أو فعل الغير، أو القوة القاهرة، ويمكن للمؤمن له أن يتلقى مبلغ التعويض - رغم إعترافه بالمسؤولية - إذا إستطاع أن يثبت مسؤوليته.

أما إقرارات المؤمن له بالوقائع المادية، فقد حظر المشرع الفرنسي وكذلك الوطني إشتراط عدم القابلية للإحتجاج على المؤمن بها[1] وأشير إلى أن البعض من الفقه يرى لصحة شرط عدم الإحتجاج بالإعتراف تطبق عليه القواعد العامة بإعتبار أن الإقرار كحجة قاصرة لا تتعدى المقر ومن يعد ممثلاهم، وقرر هذا الفقه أن المؤمن له، لا يمكنه - منطقيا- أن يلزم بإقراره المؤمن تجاهه أو تجاه الغير (المضرور) ومن ثم إذا أراد أن يدلل على مسؤولية المؤمن، وجب عليه تقديم أدلة أخرى غير دليل إعترافه الخاص أو الشخصي. غير أن الأستاذ الدكتور محمد شكري سرور يرى أن هذا الرأي رغم صوابه بحسب القواعد العامة بأنه من الممكن أن يكون ذلك مبالغ فيه إذا قيل بأن المؤمن له يقصد من إعترافه بالمسؤولية إلزام المؤمن تجاهه أو تجاه الضحية. إنه في الواقع يقصد بإقراره إلزام نفسه في مواجهة الضرور، وما إلتزام المؤمن بدفع التعويض لهذا الأخير إلا نتيجة تبعية[2]. وتبدو خطورة الإعتراف في الفرض الذي ترفع فيه الدعوى العمومية على المؤمن له فتدينه المحكمة الجزائية بناءا على إعترافه وحده لعدم وجود أدلة أخرى غيره، ثم يرفع المضرور دعواه المباشرة بعد ذلك على شركة التأمين طلبا للتعويض فإن المحكمة المدنية تلتزم بالحكم الجزائي وتقضي بالتبعية بمسؤولية المؤمن له ومن ثم بمسؤولية الشركة (المؤمن) فإذا صح شرط المؤمن عدم إحتجاج المؤمن له عليها بإعترافه لم يكن باستطاعة هذا الأخير إعمال ضمان المؤمن، بإعتبار أن الدعوى ليس فيها من دليل على المسؤولية غير الإعتراف (إعتراف المؤمن له) ويقترح الأستاذ شكري

(1) ــ **سرور (محمد شكري)** : مرجع سابق ، ص 158 وما بعدها .

(2) ــ **سرور (محمد شكري)** : مرجع سابق ، ص 160 وما بعدها .

سرور لذلك وجوب تفسير هذا الشرط بضيق كبير، ولا يجب الأخذ بــه إلا إذا ورد (أي الإعتراف) في صدد الدعوى المدنية.

الفرع الثالث
في علاقة المؤمن بالمضرور

فيقتضي توضيحها تحديد الفروض الآتية :

1- الوضع الطبيعي أن تتحدد مسؤولية المتسبب في الكارثة (المؤمن له) قبــل رفع الدعوى المباشرة على المؤمن. وهذا التحديد يصار إليه إما بمقاضاته جنائيا مــن قبــل الضحية أو برفع دعوى المسؤولية المدنية عليه.

أ - في كثير من الحالات تقوم دعوى المسؤولية على جريمة جنائية ومــن ثم تخضــع لإختصاص القاضي الجنائي وإختصاص القاضي المدني. فإن وقعت جريمة جنائيــة وســببت أضرارا للغير، نشأ عنها دعويان: مدنية وجنائية، والقانون منح للمضرور الحق في الخيار بين أن يرفع دعواه المدنية أمام المحكمة الجنائية ليستفيد من جهد النيابة العامة وما تتوفر عليه من أدلة إثبات، وما للقاضي الجنائي من سلطة واسعة في الإقتناع وذلك يؤدي إلى حسن ســير العدالة من خلال الحفاظ على وحدة الأحكام وسرعة الفصل في المنازعات في مواجهة جميع الأضرار التي يسببها السلوك الخطر للغير، بالإضافة إلى تبســيط الإجــراءات وإختصــار الوقت(1).

ويستفيد المضرور بلا شك من هذا الحكم الجنائي الصادر بإدانة الســائق مرتكــب الحادث، حيث يلتزم القاضي المدني بذلك الحكم ويتعين عليه القضاء بالتعويض وإلزام المؤمن به، وفي هذه الحالة فقط تبدو أهمية مبدأ حجية الحكم الجنائي أمام المحاكم المدنيــة بصــدد حوادث السيارات، حيث تقابل بالمخاطر في حالة الحكم بالبراءة. وبهذا الخصوص يطــرح التساؤل حول قيمة شرط الوثيقة (وثيقة التأمين) القاضي بعدم نفاذ الإعتراف بمســؤولية المؤمن له في مواجهة المؤمن، إذا لم يكن بإمكان الحكم الجنائي أن يقضي بالإدانة لو لا ذلك

(1) ـــ **منصور (محمد حسين)** : المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها، المكتبة القانونية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 83 وما بعدها .

الإعتراف؟ بالتالي هل تتأثر تلك الحجية المعروفة للحكم الجنائي؟ المادة (58) من الأمـــــر 95-07 والجواب على هذا الإشكال يكون بإلزام المؤمن بدفع التعويض المحكوم به للمضرور بمقتضى الإدانة الجزائية المترتبة على إعتراف المؤمن له بمسؤوليته عن الكارثة وفي هذا إحترام لمبدأ حجية الحكم الجنائي أمام القاضي المدني من جهة، ثم السماح للمؤمن بالرجوع علـــى المؤمن له بما دفعه للمضرور تحقيقا لشرط وثيقة التأمين القاضي بعدم جواز الإحتجاج على المؤمن بإعتراف المؤمن له بمسؤوليته عن الحادث لكن ألا يعتبر أن مثل هذا الأمر قد تحول إلى سقوط؟ ولكن شرط السقوط المؤسس على الإعتراف بالمسؤولية محظور بموجب المادة (58) المذكورة.

ب - إذا إختار المضرور الدعوى المدنية وباشرها أمام القاضي المدني وإعترف المؤمن له بمسؤوليته و لم يكن من دليل على تلك المسؤولية غير إعترافه، فالسؤال الذي يطرح هل يمكن لهذه الضحية أن تحتج في دعوا ها المباشرة بالحكم المدني هذا المبني كلية على مجرد إعتـــراف المؤمن له بمسؤوليته رغم وجود شرط وثيقة التأمين يحظر الإعتراف بالمسؤولية؟ أي ما قيمة هذا الإعتراف؟.

الواقع لا حجية للحكم المدني هذا في الدعوى المباشرة التي يمارسها المضـــرور تجـــاه المؤمن، إذ يتعين على المضرور أن يثبت من جديد مسؤولية مرتكب الحادث لأن مســـؤولية المؤمن لا تقوم إلا مرتكزة على مسؤولية المؤمن له، وإن إعتراف هذا الأخير لا يعتبر تحققـــا للخطر المضمون نظرا لشرط الوثيقة. بمعنى هل يجوز للمضرور أن يتمسك بالإعتراف تجـــاه المؤمن؟.

الجواب منقسم بين الفقهاء بين من قائل بعدم جواز سريان شرط الوثيقة على المضرور كون الإعتراف واقعة على تحقيق الحادث (الضرر)، أي واقعة نشأت بعـــد نشـــوء حـــق المضرور، والقاعدة هي عدم جواز الإحتجاج على المضرور بالدفوع اللاحقة على وقـــوع الكارثة. فيمكن للمضرور أن يتمسك بإعتراف المؤمن له ويتعين على المؤمن أن يـــدفع لـــه التعويض، ولا يبقى له إلا الرجوع على المؤمن له، نزولا عند شرط الوثيقة، ويتحمل هـــو تبعة إعساره. وأخيرا يمكن القول بأن الشك باق حول مدلول ونطـــاق حظـــر الإعتـــراف بالمسؤولية وما إذا كان مقصورا على المؤمن له وحده عدم إمكانه الإحتجاج به أم يشمـــل

كذلك المضرور؟ [1]. ويلخص الأستاذ محمد شكري سرور ذلك حرفيا بما يلي:

"إن المضرور، في هذا الفرض، لا يمكنه أن يتمسك في مواجهة المؤمن بإعتراف المستأمن بمسؤوليته. لكن لما كان هذا الإعتراف يلزم المستأمن نفسه، فإنه لا يبقى للمضرور إلا الرجوع على هذا الأخير وحده، فيتحمل هو بالتالي مغبة إعساره. ولعل قسوة هذه النتيجة بالمضرور تلقى ضوءا آخر على خطورة الجزاء الذي صححته المادة (52) من قانون 1930، وهو عدم الإحتجاج على المؤمن بإعتراف المستأمن بمسؤوليته، وإن بدا في ظاهره لايقارن في قسوته بسقوط الحق في الضمان".

وما يمكنني أن ألاحظه على هذه الخلاصة للأستاذ محمد شكري سرور أنه مصيب فيما يذهب إليه، وأقول إن مرد خشيته التي بنى عليها إعتباره ذلك الإحتجاج قاسيا على الضحية كالسقوط يمكن تأييده في غياب نظام صندوق خاص بتعويض الضحايا، ولكن ما دام عندنا في الجزائر من ذلك النظام الإحتياطي للتعويض فإن تلك الخشية تتبدد وتزول.

2 - أما في الفرض الذي تبدأ فيه الضحية برفع دعواها مباشرة على المؤمن (مؤمن مرتكب الحادث) رغم أن هذه الدعوى محل جواز أو حرمان لأنه في الغالب لا بد من تحقق مسؤولية المؤمن له أولا فإن الإعتراف الذي تتمسك به الضحية في الدعوى المباشرة إنما يكون قد حصل من المؤمن له خلال أعمال التحقيق أو خلال المحاكمة الجارية تجاه المؤمن ويكون المضرور قد أدخل المؤمن له في الدعوى لمصلحته. وبالتالي فإن المؤمن يمكنه أن يدفع إعتراف المؤمن لـه - إذا كان هذا الإعتراف هو الدليل الوحيد على مسؤولية المؤمن له - بشرط الوثيقة في مواجهة المضرور الذي لا يبقى له غير مطالبة المؤمن له لإعترافه وإن كان المضرور قد قاضى المؤمن له كشاهد في الدعوى المباشرة، فإن أقوال هذاالأخير- وهو يحلف اليمن- تخضع لتقدير القاضي الذي قد يستند إليها للحكم على المؤمن بالتعويض ومن ثم يمكن للمضرور أن يتمسك بها رغم شرط الوثيقة، ولأن الشهادة لا تعتبر إعترافا، كما أن اليمين قد يكون وازعا للمؤمن له على علاقة قول الحق. وأخيرا يجوز للمضرور أن يجمع بين المؤمن والمؤمن له في محاكمة واحدة برفعه دعويين واحدة على المؤمن وأخرى على المؤمن له، ويحكم من ثم على المؤمن، أو على المؤمن له بحسب الأحوال.

(1) ـــ أنظر تفصيلا أكثر في : **سرور (محمد شكري)** : مرجع سابق ، ص 166 .

المطلب الرابع
السقوط مقارنا ببعض الأنظمة القانونية

لقد تدخل المشرع في عقد التأمين كما سبق أن رأينا وذلك من أجل إقامة التوازن ما بين مصالح المؤمن والمؤمن له، وذلك يتمثل في حظر بعض الإشتراطات التعسفية التي كانت شركات التامين تفرضها على المؤمن لهم في وثائق التأمين المادة (622) مدني جزائري، ونظم بدلها جزاءات خاصة: البطلان والفسخ ووقف العقد المـــواد : (8) ،(15)، (16)،(21)، وغيرها من الأمر رقم : 95-07 وفي التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنيـــة عـــن حـــوادث السيارات، لم يكتف المشرع بذلك فحسب. بل تعداه إلى ضمان وإستمرار حق المضـــرور (الشخص الثالث) عندما نصت المادة (8) من الأمر رقم 74-15، " كل حادث سير سبب أضرار جسمانية، يترتب عليها التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها ... " كما أكـــدت المادة (59) من الأمر رقم : 95- 07 ذلك بالقول : لاينتفع بالمبلغ الواجب على المـــؤمن أو بجزء منه إلا الغير المتضرر أو ذوو حقوقه، ما دام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلـــغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن له " فإذا كان بإمكان المضرور بناءا على هذه النصوص مباشرة عن طريق دعوى سوف أعـــرض لهـــا في الفصل الرابع الموالي، بما لهذا المضرور أو ذوي حقوقه من حق مباشر مكتسب مـــن عقـــد التأمين الإلزامي[1] فإنه - بالرغم من ذلك - يمكن تصور ما قد يلحق بالمضـــرور أو ذوي حقوقه من الدفوع - وهي كثيرة في عقد التأمين - التي قد يتمسك بها المـــؤمن تجـــاههم، لاسيما كذلك لو تصورنا الإهمال الذي قد يبدر من المؤمن له المجبر على التأمين عندما يجـــد نفسه في منأى من التحمل في النهاية بالتعويض.

إن الفسخ والإبطال والوقف دفوع لها تأثير على حق المضرور وكذلك السقوط. فما هي هذه الدفوع في مجال التأمين وما طبيعة السقوط من بينها أو بالنسبة إليها مـــن جهـــة وبالنسبة لبعض أنظمة القواعد العامة ؟.

(1) ــ **الربيعي (كاظم حسن)** : مرجع سابق ، ص 207 .

1- طبيعة السقوط في ضوء الدفوع المتعلقة بعقد التأمين. أتناول هذا الموضوع في النقاط الأتية:

أ - **السقوط وعدم التأمين :** إذا كان السقوط يتمثل في فقد المؤمن له الحق في الضمان جزاءا خلاله بإلتزام لا حق على الكارثة أو مصاحب لها وهذا رغم أن الكارثة المتحققة كان الطرفان (المؤمن والمؤمن له) قد إتفقا على ضمان المؤمن لها المؤمن له عند تحققها. إلا أن المؤمن من حقه أن يحدد الضمان الذي يلتزم به في الإطار الذي يناسبه بالنظر إلى إستجابة الخطر المضمون (الكارثة) للأسس الفنية التي تلائمه. فقد يستبعد المؤمن من ضمانه خطرا لايستجيب لأسسه الفنية مباشرة وصراحة، أوبشكل غير مباشر عن طريق تحديده لأوصاف للخطر الذي يقبل ضمانه، وبالتالي يستبعد الخطر الذي لا يتوفر على تلك الأوصاف. ويكون ذلك دائما بالإعتماد على الإرادة الحقيقية للمؤمن والمؤمن له. ومن هنا إذا حصلت الكارثة خارج الإطار الذي حدده المؤمن للضمان، لم يكن الطرف الآخر(العميل) مستحقا لأي ضمان. وفي هذه الحالة يقال إن هناك عدم تأمين، أو إن الكارثة المتحققة مستبعدة. هذه النتيجة المتمثلة في عدم إستحقاق المؤمن له الضمان لعدم التأمين هي نفسها النتيجة المتفقة مع نتيجة السقوط.

يبقى هناك إختلاف ما بين نظرية السقوط ونظام عدم التأمين وهو إختلاف جوهري. إذ السقوط جزاء خطأ المؤمن له العقدي. بينما عدم التأمين لا يعني أكثر من أن الكارثة التي وقعت ليست هي التي قصد المؤمن تغطيتها بضمانه. وأشير- مع ذلك إلى أنه كثيرا ما يثار الإشكال بسبب الخلط بين السقوط وعدم التأمين(1) حين أن بعض المحاكم تستخدم تعبيري السقوط وعدم التأمين في تأسيسها لعدم أحقية المؤمن له في مبلغ الضمان، في حالة ما إذا وقع الحادث والسائق يقود سيارته في حالة سكر(2).

هذا والجدير بالذكر أن السقوط لا يحتج به على المضرور، في حين أن عدم التأمين أو إستبعاد الضمان يحتج به عليه. ويقع على المؤمن عبء إثبات حالة السقوط، والعكس

(1) ــ **سرور (محمد شكري)** : مرجع سابق ، ص 247 وما بعدها .

(2) ــ إستئناف باريس في 1935/03/20 مشار إليه في هامش 5 من المرجع السابق للأستاذ **سرور (محمد شكري)**، ص 247، وانظر المتن .

يتحمل المؤمن له إثبات أن الحادث الحاصل يمثل الخطر الذي قبلت الشركة التحمل به، وذلك إستنادا عند بعض الفقه على القواعد العامة. حيث يعتبرون عدم التأمين بمثابة الشرط الواقف والدائن بإلتزام هذا وصفه هو الذي يقع عليه عبء إثبات تحققه على النحو الذي قصده المتعاقدان، في حين يفسر السقوط على أنه - بالعكس- شرط فاسخ والمدين تحته (أي هذا الشرط الفاسخ وهو المؤمن) عليه إثبات تحقق الشرط ليتخلص من الضمان.

فالسقوط جزاء يختلف عن عدم التأمين (إستبعاد الخطر) وهو أشبه ما يكون بشرط لإعفاء من المسؤولية التي تحققت بعد وقوع الخطر(1) ولكنه في مجال التأمين الإلزامي من المسؤولية ذو هدف إجتماعي الغرض منه ضمان الوفاء إلى المضرور عن طريق إلزام المؤمن قانونيا بذلك ثم الرجوع على المؤمن له بما أوفاه لذلك المضرور من تعويض، ويمكن دائما للمؤمن أن يتنازل على التمسك بالسقوط، أما عدم التأمين فلا يسوغ له ذلك لبراءة ذمته من الإلتزام بالضمان، ويجوز للمؤمن في السقوط إنهاء وثيقة التأمين مستقبلا، وليس له هذه الإمكانية في مبدأ عدم التأمين.

ب - السقوط و الفسخ : لما كان عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين، وإن السقوط يستند إلى خطأ من جانب المؤمن له، صرح بعض الفقه بأن السقوط ليس إلا فسخا لا يطبق عملا كجزاء إلا على المؤمن له وحده، والمعلوم أن الفسخ، جزاء يمكن إعماله على أي من الطرفين ما دام العقد ملزما لهما، متي أخل أحدهما بتنفيذ إلتزامه- ولكن يبرر ذلك الفقه قوله بأن المؤمن لا يكون في التأمين ملزما إلا بدفع العوض، فإن لم يدفعه (لم ينفذ إلتزامه) فلا تكون هناك مصلحة للمؤمن له في إعمال الجزاء (الفسخ) لأن ما سوف يستعيده من أقساط من المؤمن، إعمالا للأثر الرجعي للفسخ سوف تكون أقل بكثير من عوض التأمين. وفسر كذلك تطبيق السقوط بعيدا عن السلطة التقديرية للقاضي، رغم أن القاضي له سلطة تقديرية بصدد الفسخ حسب القواعد العامة، وأن المؤمن والمؤمن له، بإتفاقهما في الوثيقة على شرط السقوط، كأنهما إستبعدا مقدما تلك السلطة - وينتهي هذا الفقه إلى تقرير نتيجة مفادها أن السقوط ما هو إلا نوع من الشرط الفاسخ الصريح

---

(1) ـــ **الربيعي (كاظم حسن)** : مرجع سابق ، ص 222 .

الحقيقي[1] لكن السقوط رغم أنه جزاء كالفسخ على عدم التنفيذ فهو لا يؤدي إلى إنحلال الرابطة التعقادية، ولا إلى إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل التعاقد كما هو الشأن بالنسبة للفسخ حتى بالنسبة للتأمين رغم أنه عقد مستمر، لأن السقوط - رغم أنه يفقد المؤمن لـــه من العوض- فالعقد يبقى بأثاره الماضية والمستقبلة. وفي التأمين من المسؤولية الإلزامي عـــن حوادث السيارات يعتبر العقد غير قابل للفسخ أو الأبطال،و بالأحرى لـــيس للقاضـــي أي سلطة في ذلك لأن تعليق مصير العقد على مشيئة المتعاقدين أو أي منهما يتعارض مع قصـــد المشرع والغاية الأساسية التي وجد من أجلها هذا العقد[2].

ج -السقوط والشرط الجزائـي : السقوط جزاء إتفاقي لا يرتبط بوقـــوع ضرر، إذ يكفي مجرد إخلال المؤمن له بالإلتزام لكي يترتب السقوط، في حـــين أن الشـــرط الجزائي هو جزاء إتفاقي لا محل لإعماله إلا عند ثبوت الضرر، كما أنه من جهة أخرى هو ليس دفعا بعدم التنفيذ، رغم أنه يتفق معه في أن كلا منهما جزاء إتفاقي يلجأ إليه الدائن إذا أخل المدين بإلتزامه التعاقدي، إلا أنه ينفرد بأن تطبيقه يترتب عليه سقوط الإلتزام نهائيا، لا مجرد تعطيله لحين وفاء الطرف الأخر بإلتزامه المقابل كما هو الشأن في الدفع بعدم التنفيذ[3] ويشير الأستاذ كاظم حسن الربيعي في رسالته[4] بهذا الصدد إلى أن السقوط يقترب مـــن الشرط الجزائي في العقود الإدارية رغم إختلاف الطبيعة بين تلك العقود وعقود التأمين. فهو (أي السقوط) لا يعمل إلا في شكل دفع أو دعوى في حين أن الشرط الجزائي في العقـــود الإدارية، تفرضه الإدارة وليس للمتضرر إلا أن يسلك سبيل الطعن في القرار الإداري.

كما أن الشرط الجزائي إلتزام تبعي يحصل بمناسبة إتفاق المتعاقدين على إلتزام أصلي أو آخر، ويترتب عليه أن بطلان الإلتزام الأصلي أو فسخه يرتب إنقضاء الشرط الجزائي تبعـــا له. أما السقوط فينشأ مستقلا عن العقد الأصلي في التأمين الإلزامي[5] بحيث يفرض علـــى

(1) ـــ لتحليل أكثر أنظر : **الربيعي (كاظم حسن)** : مرجع سابق ، ص 268 . وما بعدها ، وانظر جدول مقارن في **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 367.

(2) ـــ **الربيعي (كاظم حسن)** : مرجع سابق ، ص 219 . وما سيأتي ، ص .

(3) ـــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 365 . وما بعدها .

(4) ـــ **الربيعي (كاظم حسن)** : مرجع سابق ، ص 220 ، وهامش 30 من نفس الصفحة .

(5) ـــ **الربيعي (كاظم حسن)** : المرجع نفسه ، ص 220 .

المؤمن له ليس فقط عند إخلاله بالإلتزامات الخاصة بعد تحقق الخطر، بل حتى عند إخلالـــه بالإلتزامات العقدية قبل تحقق الخطر كذلك، كما لو أن السقوط أصبح بـــديلا للجـــزاءات التقليدية المعروفة في نظرية العقد يفرض على المؤمن له ليس فقط عند إخلاله بمبدأ أحســـن النية أثناء تكوين العقد بل كذلك عند إخلاله بالإلتزامات الأخرى أثناء سريان العقد وبعـــد تحقق الخطر، عوضا عن الفسخ والشرط الجزائي والبطلان.

د - **السقوط والبطلان:** يتفق السقوط مع البطلان في النتيجة من حيث أنه في كليهما يحرم المؤمن له من العوض فإنهما يفترقان من حبث الأسس التي يرتكزان عليها:

1- يترتب البطلان جزاء تخلف ركن في العقد ويترتب السقوط زيادة على ذلك جزاء عن الإخلال بالشروط الخاصة في وثيقة التأمين.

2- يحتج بالبطلان على المضرور في حوادث السيارات، كونـــه يعـــدم العقـــد، ويسترد المؤمن ما دفعه من تعويض، ويسترد المؤمن له ما دفعه مـــن أقســـاط، بينمـــا ، في السقوط، فالمؤمن له وحده هو الذي يفقد حقه في العوض ولايحتج به علـــى المضـــرور في حوادث السيارات، مع بقاء العقد على حاله بكامل آثاره قبل تحقق الخطر وحتى بعده.

هـ - **السقوط والوقف:** كما سبق أن عرفنا إشتباه السقوط بكل مـــن عـــدم التأمين والبطلان والفسخ والشرط الجزائي أو إفتراقه عن كل من ذلك، فالوقف يتميز بأنـــه جزاء لايتشابه تماما مع أي من كل تلك الجزاءات المعروفة في القواعد العامة أو في التـــأمين، إلا أنه يتفق مع السقوط المقرر في عقد التأمين، في عدم تحمل المؤمن بالخطر عند تحققه، وفي الوقت ذاته يختلف عنه في أمرين : الوقت، والأثر .

من حيث الوقت : يعمل السقوط بعد حصول الكارثة، وإن كان هذا الأخير قد يقع إذا أخل المؤمن له أحيانا بالتزام سابق على وقوع الكارثة. بينما يقع الوقف دائما قبـــل وقوع الكارثة.

من حيث الأثر : الوقف ليس جزاءا نهائيا ، إذ يمكن التحايل عليه بـــأن يرفعـــه المؤمن له بتسديد القسط أو الأقساط المستحقة ، قبل تحقق الكارثة، أما الســـقوط فيترتـــب

عليه جزاء نهائي هو حرمان المؤمن له من الضمان (ما لم يتنازل المؤمن عن التمسك بـــه). وفي الأخير يعتبر الوقف جزاءا على إخلال المؤمن له بدفع القسط[1].

2 ــ أما وقد عقدت مقارنة بين السقوط وأنظمة القواعد العامة للعقد أو بـــالأحرى عقد التأمين فقد بقي إتمام تلك المقارنة بين نظرية السقوط وبعض الأنظمـــة الـــتي تعرفهـــا القواعد العامة، وكل هذا من أجل إدراك كنه السقوط أو طبيعته القانونية الحقيقية كما يلي:

أ - السقوط والمسؤولية المدنيـة : السقوط جزاء يواجه إخلال المؤمن لـــه بالتزام عقدي فرضته عليه وثيقة التأمين، مما يؤدي إلى الإعتقاد بأنه (أي السقوط) لايعدو كونه تطبيقا للقواعد العامة في المسؤولية العقدية، غير أن التمعن فيه ينم على ما بينه وبـــين المسؤولية المدنية من إختلاف، إن من حيث الوظيفة أو الأعمال (التطبيق) أو من حيـــث الشروط والآثار :

من حيث الوظيفة : تهدف المسؤولية المدنية إلى جبر الضرر الذي يلحق بالـــدائن جراء إخلال المدين بالتزامه، بينما وظيفة السقوط إنما هي الوقاية أو الردع.

من حيث التطبيق : أو الأعمال لجزاء السقوط، لابد فيه لذلك من وجود شرط يقرره في الوثيقة وإلا كان أي إخلال من المؤمن له يعالج في إطار القواعد العامة للمسؤولية العقدية عند تحقق الكارثة، بحيث في هذه الحالة يجب توافر جميع شروط المسؤولية العقديـــة التي تكون واجبة الأعمال باعتبارها نظاما قانونيا يطبق أصلا على كل متعاقد أخل بالتزامـــه وسبب ذلك للمتعاقد الآخر ضررا، من غير أن تكون هناك حاجة للمـــؤمن والمـــؤمن لـــه لإشتراط تطبيـــق هذا النظام صراحة في وثيقة التأمين، وإن كان يجوز لهما إســـتبعاده (أي إستبعاد المسؤولية العقدية)، فالقانون لم يفرض السقوط وترك للمتعاقدين أمـــره كجـــزاء يفرضاه بإرادتهما فيعمل أولا يفرضانه فلا يعمل .

من حيث الشروط : شروط المسؤولية المدنية ثلاثة (الخطأ والضـــرر وعلاقـــة السببية) أما السقوط فهو جزاء ويطبق على المؤمن له المخطئ في عدم إعلان المؤمن بالكارثة

---

(1) ــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 340 ، وما بعدها .

في الوقت المناسب بغض النظر عن تحقق ضرر من عدمه من جانب المؤمن.بما يكفل الوظيفة الردعية للمؤمن له.

من حيث الأثر : فالنظامان مختلفان إختلافا جوهريا كلاهما عن الآخر، فالمسؤولية المدنية تواجه ما أصاب الدائن من ضرر وتدور معه وجودا وعدما، وتختلف تبعا لحجمه، أما السقوط فهو جزاء موحد يتمثل في الحرمان الكلي للمؤمن له من العوض.

مما تقدم ظهر أن نظرية السقوط، إنما هي جزاء أصيل يتميز به عقد التأمين، لأنه لم يمكن إدراجه ضمن أي نظام من الأنظمة القانونية المعروفة في القواعد العامة. فالسقوط لم يَعْدُ كونه عقوبة خاصة تتميز عن العقوبة العامة وعن التعويض. هذا ويختلف السقوط عن العقوبة العامة (الجنائية) في أنها تجد في شخص المضرور المستفيد من الخطأ وأنها تتقرر في ميدان القانون الخاص، وتختلف عن التعويض لأنها لاتتماشى في حجمها مع حجم الضرر (مقداره)، وإنما تعبر عن كفاءتها في الردع - ردع المؤمن له عن إخلاله بالتزامه بعدم التقصير في التصريح للمؤمن بوقوع الكارثة في الوقت المناسب - بما يجعل من دورها أكثر بروزا في الوقاية منه في الترضية والجبر، بل إن السقوط يتميز حتى عن نظام التهديد المالي الذي يوحي باهتمام المشرع فيه بمصالح الدائنين وما ينجم عنه من تراكم المبلغ الذي يقضي به القاضي على سبيل التهديد المالي، لايستحقه الدائن إلا بعد تصفيته تصفية تنزل به إلى ما يساوي الضرر الذي لحق أصلا بالدائن، غير أن شيئا من هذا أو ذلك لم يوجد في السقوط، فهذا الأخير يوقع بغض النظر عن خطأ أو عدم خطأ المؤمن له، وبغض النظر عن حسن أو سوء نيته، وبغض النظر عن إصابة المؤمن بضرر أو عدم إصابته من إخلال المؤمن له المحتج تجاهه بالسقوط.

الشئ الذي أدى بالفقهاء إلى المطالبة بتقييد توقيعه في أضيق الحالات وشريطة أن يكون إخلال المؤمن له بالتزامه ينطوي على غش وسوء نية[1].

والخلاصة في هذا المبحث تؤدي إلى إستنتاج أن التأمين الإلزامي الذي فرضه المشرع الوطني والمشرعون الأجانب في بلدانهم إنما قصد به حماية حقوق المتضررين في حوادث

---

(1) ــ **سرور (محمد شكري)** : مرجع سابق ، ص 271 وما بعدها .

السيارات، وأن ترك المؤمنين باشتراطاتهم في وثائق التأمين لبعض الشروط على المؤمن لهم بحرية وبمراعاة مصالحهم الخاصة، قد تؤدي تلك الإشتراطات - من مثل السقوط، وتحديد الضمان، بجانب البطلان والفسخ والوقف ... إلخ - إلى إهدار الهدف من الزامية التأمين وهو حماية المتضررين، الشئ الذي جعل المشرع يحظر على المؤمنين التمسك في مواجهة المتضررين بالسقوط خاصة، وببعض الدفوع الأخرى، كما سبق توضيح ذلك كله، كالإقرار بالوقائع المادية المتعلقة بوقوع الحادث المؤمن منه، وتحديد الضمان، وتخفيض التعويض.

وحتى لايخل هذا الأمر (عدم الإحتجاج) بمصلحة المؤمن أجاز القانون لهذا الأخير الرجوع بما دفعه للمضرور أو ذوي حقوقه على المؤمن له(1)، وحبذا لو أن المشرع الوطني نص على عدم جواز الإحتجاج على المضرور من حوادث السيارات من قبل المؤمن بكل الدفوع التي بإمكانه الإحتجاج بها على المؤمن له سواء كانت ناشئة قبل الحادثة أو أثناءها، كما هو الحال بالنسبة لما بعدها، وذلك على غرار ما نص عليه المشرع العراقي حين منع كل تلك الإحتجاجات على المضرور(2). حين ذهب إلى أن : " يكتسب المتضرر حقا مباشرا قبل المؤمن ولا تسري بحقه الدفوع التي يجوز للمؤمن أن يتمسك بها قبل المؤمن له ... ". هذا في التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات العراقي لسنة 1964، والذي الغي سنة 1980 دون إلغاء المضمون المذكور(3).

المبحث الثالث
إلتزامات الصندوق وحقوقه

إن حماية المتضررين في حوادث المرور، لن تتوفر بدون وجود الصندوق الخاص بالتعويضات يقف إلى جانب نظام التأمين الإلزامي ليكمل ما فيه من ثغرات، بالرغم من أن البعض يرى أن صندوق الضمان هو الوارث الشرعي لنظام التأمين، ومن هؤلاء الدكتور

(1) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 412 – 4113 .

(2) ــ المادة 8 من القانون رقم 205 ، لسنة 1964 .

(3) ــ **المحامي (مصطفى الجبار)** : شرح قانون التأمين الإلزامي، مطبقة عصام، بغداد ، 1988 .

سعد واصف [شرح قانون التأمين الإجباري ...] حين يذكر بأن النظامين متناقضـــان، إذ أن نظام التأمين الإجباري يقوم على فكرة الخطأ، بينما نظام صندوق الضمان لايقيم للخطأ إعتبارا[1]، بالرغم كذلك من أنه ذكر بأن تدخل الصندوق في فرنســـا، في حالـــة كـــون المسؤول غير معروف، يلزم المضرور أو خلفه بإخطار الصندوق في خلال سنة، بشرط إثبات مسؤولية أو خطأ الفاعل المجهول، ويرى الدكتور أبو زيد عبدالباقي مصطفى بـــأن ذلـــك تناقض وقع فيه الأستاذ سعد واصف[2].

والمهم في هذا المقام أن أذكر بأن القانون الجزائري، المادة 27 من الأمر رقم : 74- 15، يضع على عاتق الصندوق الخاص بالتعويضات التزامات ومقابلها حقوقا مادام أن كل مـــن منح الشخصية المعنوية يمنح حقوقا ويتحمل بالتزامات، هذا هو موضوع هذا المبحث، وقبل دراسته إرتأيت أن من المفيد التذكير بعدم إعتبار الصندوق مؤمنا أي هو ليس شركة تأمين، فهو لايساهم في إبرام عقد التأمين على السيارات مع المؤمن لهم أو المكتتـــبين في العقـــد. ولذلك يمكن توقع إختلاف حقوقه والتزاماته عن حقوق والتزامات المـــؤمن (الشـــركة) بصفتها طرفا مهما في العقد، وعليه أقسم هذا المبحث إلى مطلبين، أخصص الأول لإلتزامات الصندوق الخاص بالتعويضات وأدرس في الثاني حقوقه.

المطلب الأول
إلتزامـــات الصنـــدوق

حيث أن الغاية من إنشاء هذا النظام هي مساعدة المصابين غير المحظوظين في حوادث السيارات، وأن هذه الغاية تتجسد في الواقع في تحمله بكل أو بجزء من التعويضات المقـــررة لضحايا الحوادث الجسمانية أو ذوي حقوقهم، كما تتجسد كذلك في تدخله في الـــدعوى القضائية التي تكون للمصاب أو لذوي حقوقه عند مطالبتهم بالتعويض المستحق لهم. لذلك فإن التزامات الصندوق الخاص بالتعويضات تكون هي تلك الإلتزامات المحددة في المواد (24) وما بعدها من الأمر رقم 74- 15، وكذا المادة الأولى ومابعدها من المرسوم رقم 80- 37.

---

(1) ـــ أنظر المطلب السابق (الرابع) من المبحث الأول من هذا الفصل ، ص 201 وما بعدها.

(2) ـــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 49 وما بعدها ، أنظر فيما بعد ص 89 .

1 - تعويض المصابين أو ذوي حقوقهم

تنص المادة الأولى من المرسوم رقم 80- 37 المؤرخ في 16 فبراير سنة 1980 المتضمن شروط تطبيق المادتين (32هـ)، (34) من الأمر رقم 74- 15 المتعلقتين بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات والأجهزة الضابطة لتدخله، على ما يأتي : " يكلف الصندوق الخاص بالتعويض، بدفع التعويضات إلى المصابين جسمانيا بحوادث المرور، أو ذوي حقوقهم، في الحالات المشار إليها في المادة (24) وما يليها من الأمر رقم 74- 15 المؤرخ في 30 يناير 1974، ويشرع الصندوق الخاص بالتعويضات في دفع التعويض إلى المصاب أو ذوي حقوقه، في إطار الأحكام المشار إليها في الفقرة السابقة إذا لم يؤد التعويض لهم من قبل أي شخص أو هيئة مكلفة بدفعه، طبقا للأحكام القانونية والتنظيمية ".

إنطلاقا من هذا النص، وبالرجوع إلى نص المادة (24) وما بعدها من الأمر رقم 74- 15، نلاحظ أن أهم التزام يتحمل به الصندوق الخاص بالتعويضات هو تعويض المتضررين جسمانيا، أي الأشخاص الذين أصيبوا في حوادث سير السيارات بجروح أو كسور أو خدوش أو رضوض ... إلخ. وكذلك الذين أدت الإصابات إلى وفاتهم، ويؤول بعدها التعويض إلى الورثة الشرعيين حسب التحديد القانوني الوارد في المقطع السادس من الملحق[1] المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أوذوي حقوقهم، وإن مدى التعويض أو وعاءه قد حدده المقطع الخامس من نفس الملحق المذكور، ولكن الصندوق لايلتزم بهذا الإلتزام (تعويض الضحايا) إلا في إطار توفر شروط حددتها المادة الأولى من المرسوم رقم 80- 37، وكذلك المواد (1)، (9)، (10)، (24) من الأمر رقم : 74- 15، والمادة (16) من القانون رقم : 88- 31 المعدل والمكمل للأمر رقم : 74- 15 .

إن مجمل شروط التزام الصندوق الخاص بالتعويضات طبقا للنصوص المذكورة هذه تتلخص في :

(1) ـــ ملحق القانون رقم 88- 31 المؤرخ في 1988/04/19 الذي بموجب المادة (3) منه (من القانون 88 -31 المذكور) حل ملحقه ذلك محل ملحق الأمر رقم 74- 15.

أ ـــ يجب أن يكون الضرر مسببا من مركبة برية ذات محرك أو من مقطوراتها أو شبه مقطوراتها حسب التحديد المتقدم من هذه الدراسة، أو من حمولاتها وتوابعها، المـــواد (1)، (24) من الأمر رقم : 74- 15 بالخصوص.

ب ـــ يجب ألا يكون هناك شخص آخر أو هيئة ، التزم بتعويض الضحية أو قام بدفع التعويض فعلا لتلك الضحية، المادة (9)، (10)، من الأمر رقـــم : 74- 15، أي ألا تكـــون هناك شركة تأمين أو جهة ضمان (ضمان إجتماعي) أخرى ملتزمة بهذا التعويض، مـــا لم يكن التزاما مترتبا عن تفاقم العجز، وبشرط عدم وجود مسؤول مدني (شركة التأمـــين مثلا)[1].

ج ـــ يجب أن يخطر الصندوق الخاص بالتعويضات من قبل سلطات تحقيق الحـــادث المتعلق بإصابة جسمانية المتسبب فيها مجهول أو غير مؤمن له، المادة (4) من المرسوم رقـــم 80- 35، وكذا من قبل المدين بالتعويض، المادة (10) من المرسوم رقم 80- 37، خلال مهلة 30 يوما. كما يجب على الضحايا المصابين أو ذوي حقوقهم إخطار الصـــندوق الخـــاص بالتعويضات بالدعاوى التي يرفعونها أمام المحكمة لطلب تعويض من مرتكب الحادث غـــير المؤمن عليه، وذلك ضمن ظرف موصي عليه مع الإشعار بالإستلام مـــع ذكـــر البيانـــات المنصوص عليها في المادة (12) من المرسوم رقم 80- 37. كل هذا ما لم ترفع القضـــية أمـــام المصالح الإدارية المعنية، طبقا للمادة (9) من المرسوم المذكور 80- 37 في فقرتها الأخيرة.

د ـــ يجب أن يكون المسؤول عن الأضرار مجهولا وبقي كذلك أو ســـقط حقـــه في الضمان وقت الحادث، أو كان ضمانه غير كاف أو كان غير مؤمن له أو ظهر بأنـــه غـــير مقتدر كليا أو جزئيا، المادة (24) من الأمر رقم 74- 15.

هـ ـــ يجب أن تكون حادثة المرور الجسمانية وقعت في الأراضي الجزائرية، المادة (29) من الأمر رقم : 74- 15.

و ـــ يجب أن تثبت الضحية أو ذوو حقوقها ما تلزمهم به المادة (30) من الأمر رقـــم 74- 15، وقد سبقت الإشارة إلى ذلك، ولكن أذكر بذلك هنا بحيث يجب عليهم إثبات :

---

(1) ـــ يراجع المرسوم رقم 80 – 35، المواد من 1 إلى 4 .

- ü أنهم جزائريون أو أن محل إقامتهم يقع في الجزائر، أو أنهم من جنسية دولة سبق لها أن أبرمت مع الجزائر إتفاق المعاملة بالمثل.
- ü أن الحادث يفتح لهم الحق بالتعويض ولكن غير الكامل .
- ü أن مسبب الحادث بقي مجهولا.

2 - حق الصندوق في التدخل في الدعوى

تنص المادة (16) من القانون رقم : 88- 31 على أنه : " تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور الجسمانية ... ". بينما تنص المادة (16) مكرر من نفس القانون على : " ... ويستدعي الصندوق الخاص بالتعويضات فيما يخصه ضمن نفس الأشكال ". أي الأشكال التي يستدعى ضمنها المؤمن والأطراف (الضحية والمسؤول عن الحادث) أمام الجهة القضائية الجزائية طبقا لقانون الإجراءات الجزائية. وتقضي المادة (31) من الأمر رقم : 74- 15 بأنه : " يجوز للصندوق الخاص بالتعويضات، فضلا عن ممارسة حقه في رفع الدعوى، والناجم عن حلوله القانوني في حقوق الدائن بالتعويض ضد مسبب الحادث أو الشخص المسؤول مدنيا ... ".

إن هذه النصوص تجعل التساؤل يثور حول طبيعة تدخل الصندوق في الدعوى أو صفته فيها(1) هذا التساؤل الذي يبدو غريبا، كون صندوق ضمان التعويضات ليس مؤمنا، وأن تعويضه المضرورين أو ذوي حقوقهم يأتي في صورة إحتياطية.

لكن حيث أن للصندوق مصلحة أساسية في الوقوف على سير إجراءات الدعوى عن قرب لإحتمال إلزامه بالدفع لما قد يحكم به من تعويض لمصلحة المضرور، إذا كانت الشروط اللازمة متوفرة لصالح المضرور في ذلك، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن للصندوق مصلحة تتمثل في ضرورة الحكم على المسؤول غير المؤمن عليه أو غير ذلك بدفع نسبة 10% بموجب المادة (191) من الأمر رقم 95- 07 المتعلق بالتأمين تطبيقا للمقطع (أ) من المادة (32) فقرة 1 من الأمر رقم : 74- 15. والتدخل المخول للصندوق الخاص بالتعويضات

(1) ـــ **أبو زيد عبدالباقي مصطفى** : مرجع سابق ، ص 381 وما بعدها .

-**YVONNE LAMBERT FAIVRE** , OP CIT , P 282 et S .
- **NICOLAS JOCOB** , OP CIT , P 313 et S .

وضحته المادة (11) من المرسوم رقم : 80- 37 بقولها : " يمكن أن يتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات – حتى أمام المحاكم الجزائية – في جميع الدعاوى القائمة بين المصابين جسمانيا بحوادث المرور أو ذوي حقوقهم، من جهة، وبين المسؤولين عن الأضرار غير المضمونين بتأمين على السيارة أو بتأمين متنازع فيه من قبل المؤمن من جهة أخرى، بقصد العمل على المحافظة على حقوقه طبقا للتشريع والتنظيم الجاري به العمل، وبالتالي يمكن بالنسبة لحماية مصالحه أن يستخدم طرق الطعن المفتوحة له بموجب الأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل.

ولايبرر هذا التدخل الحكم بالتضامن والتكافل على الصندوق الخاص بالتعويضات والمسؤول عن الأضرار ".

بالإضافة إلى هذه النصوص، فإن تدخل الصندوق بصفته ضامنا يأتي بناءا كذلك على نص المادة (82) من قانون الإجراءات المدنية بالنسبة للدعوى المدنية حيث تنص على أنه : " الضامن ملزم بالتدخل في الدعوى، فإذا لم يحضر من تلقاء نفسه فإنه يقضي في الدعوى غيابيا بالنسبة له ، ولكن ليس للضامن أن يقوم مقام المضمون في الدعوى إلا بناء على تصريحه ". وهذا النص يشير إلى إلزام الصندوق بالتدخل مع ما ترسمه نصوص أخرى صراحة أو ضمنيا للتدخل من جانب هذا الأخير، من ذلك وضع المشرع الوطني على سلطات تحقيق الحادث الجسماني للمرور التزاما بإخطار الصندوق (المادة (8) من المرسوم رقم 80- 34 والتزاما مماثلا على المدين بالتعويض، المادة (10) من المرسوم رقم 80- 37، وكذلك التزاما على الضحايا المصابين أو ذوي حقوقهم، المادة (12) من المرسوم الأخير، كذلك الشأن بالنسبة للمؤمن في حالة ما إذا أراد أن يحتج على الضحايا أو ذوي حقوقهم أو المؤمن له أو المسؤول عن الحادث بأي إستثناء من الإستثناءات القابلة للإحتجاج بها أو لأي سبب آخر، المادة (9) من المرسوم رقم 80- 37.

مما سبق ومن مجمل النصوص المعروضةن يثور الشك حول التكييف القانوني لتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات في الدعوى على مستوى المحكمة الجزائية أو المدنية في أولى المراحل أو على مستوى الطعن، وهل هو التزام أو حق، ومن غير التحليل العميق لكل تلك النصوص والأوضاع يمكن إعتباره رخصة قانونية تدور بين الإلتزام والحق حسب الحالات

التي تدعو الصندوق للتدخل، كذلك يجب أن أذكر في هذا المقام أن تدخل الصـــندوق في الدعوى إنما هو تدخل لحماية مصالحه ويكون ذلك باسمه ولحسابه الخاص، بالعكس ما هـــو عليه الحال فيما يتعلق بشرط المؤمن إدارة الدعوى بدلا من المؤمن له، كما سيجئ في الفصل الرابع، إذ أن الصندوق ليس مؤمنا، في حين أن إدارة الدعوى من قبل المؤمن إنما تتم باســـم المؤمن له ولحسابه.

المطلب الثاني
حقوق الصندوق الخاص بالتعويضـات

يتمتع الصندوق الخاص بالتعويضات بالشخصية المدنية، وهو كذلك يكـــون محمـــلا بالتزامات – كما سبق – ومقابلها تكون له حقوق أوجزها فيما يلي :

1 ـ المطالبة القضائية بالإتاوة والتعويضات والغرامات

تكمن أهمية هذا الحق في تمكين الصندوق من المطالبة أمام القضاء بحقـــه في الأتـــاوة المؤداة من المسؤولين عن الحوادث الغير مؤمن لهم، وكذلك بالمبالغ المحصلة مـــن المـــدينين بالتعويضات والغرامات الإضافية المؤداة في إطار الجزاءات المتعلقة بإلزاميـــة التـــأمين علـــى السيارات .

هذا الحق يشكل بالنسبة للصندوق بعض الموارد التي يتمول منها، وأهمية دراسة هـــذا الحق تتجلى في أن الصندوق يحق له مناقشة مبلغ التعويضات الممنوحة للضحايـــــا أو ذوي حقوقهم، كما يتمكن بموجب حقه هذا من بحث مسألة المسؤوليات والمسؤولين في حوادث المرور، وبالتالي معرفة ماله في كل ذلك[1]، ويجب عدم الخلط في هذا الصدد بأن الصندوق في الإدعاء للمطالبة بتلك الحقوق المذكورة أعلاه، يختلف عن التدخل في الـــدعوى عنـــدما يستدعى لها مسؤول عن الحادث معروف أو مسؤول مدني .

فالصندوق في حالة الإدعاء هذه لايمكن إستدعاؤه أو تكليفـــه بالحضـــور للجلســـة ولايمكن إرغامه على التدخل في الدعوى من قبل المصاب أو ذوي حقوقه، كما لايســـتطيع

(1) - **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 324 .

القضاء إدانة الصندوق الخاص بالتعويضات في هذه الحالة بالتضامن مع المسؤول أو الحكم عليه مدنيا بحكم مشترك.

يترتب على هذا الحق للصندوق في عدم إمكانية مقاضاته في الفرضيات المتقدمة إستثناءات يجوز فيها إرغامه على التدخل في الدعوى أمام القضاء حصرا في الفرضيات التالية:

- عندما يكون المسؤول عن الحادث مجهولا.
- عندما لايقبل الصندوق بالمصالحة الواقعة بين الضحية والمسؤول.
- عندما لاتتوفر في الضحية الشروط الضرورية للإحتجاج بالحكم ضد الصندوق، وهذا ما يؤكد الطابع الإحتياطي لإلتزام الصندوق.وذلك عندما يتأكد بشكل مطلق أن الضحية لم يعد لها أي حظ يمكن ممارسته بنجاح في الرجوع التعويضي.
- عندما تتلقى الضحية إعانات نقدية من جانب أي هيئة كانت لاتستطيع تلك الهيئة أن تمارس أي رجوع على الصندوق، في حين يبقى لهذا الأخير الحق في الإدعاء لتكملة التعويض فقط[1].

إنه يتعين على المصاب أو ذوي حقوقه إتخاذ إجراءات محددة من أجل الإستفادة من جهة من تدخل الصندوق، ومن الجهة الأخرى أن يمارس الصندوق حقه في التدخل طبقا لما ترسمه المادة (4) من المرسوم 80- 37 وخاصة إخطار الصندوق بالحادث خلال مهلة عشرة أيام تبدأ من تاريخ إنتهاء التحقيق في الحادث[2].

2 - حق الصندوق في رفض التسوية الودية بين المسؤول عن الحادث غير المؤمن له والمضرور

(1) ــ المادة 10 من الأمر رقم 74- 15، والمادتان 1 و 3 من مرسوم 80- 37.

(2) ــ هذه المهلة في القانون الفرنسي تبدأ من تاريخ وقوع الحادث (البشير زهرة ، ص 264) .

إذا رفض الصندوق الخاص بالتعويضات المشروع المتعلق بالإتفاق الودي للتعويض، إلتزم المصاب أو ذوو حقوقه بإعلام الصندوق عن موقفهم بشان رفع النزاع أمام المحكمة المختصة ، أو قبول التعويض الذي إقترحه المتسبب في الحادث[1].

والجدير بالتنويه هنا فقط هو فرضية ما إذا إختارت الضحية أو ذوو حقوقها قبول التعويض الذي إقترحه المسؤول عن الحادث بمقتضى التسوية الودية، ويتبين في النهاية أن هذا المسؤول عجز عن دفع التعويض المتفق عليه لإعسار كلي أو جزئي، والذي أعفي من إثباته تلك الضحية أو ذوي حقوقها أمام الصندوق، فهل يسقط الحق بالنسبة لهذا الأخير أو ذلك في كل رجوع بالتعويض على الصندوق ؟.

للإجابة على هذا التساؤل نعود إلى المادة (30) من الأمر رقم 74- 15 المقطع (3) الفقرة (2) حيث جاء فيها : " ... بأنه - أي مسبب الحادث – ظهرت عدم مقدرته المالية كليا أو جزئيا بعد المصالحة أو على أثر حكم القضاء المتضمن الحكم عليه بدفع التعويض عن الضرر .

وتثبت عدم مقدرة المدين بالتعويض بالنسبة للصندوق الخاص بالتعويضات من الإخطار الموجه للمدين والمتبوع بالرفض أو إبقاء الإخطار بدون نتيجة خلال مهلة شهر واحد من تاريخ التبليغ "، وأريد أن أشير فقط إلى أن الكثير من القوانين الأجنبية حددت مهلة سنة كاملة لسقوط حق الضحية أو ذوي حقوقها في الرجوع بالتعويض على الصندوق عند عجز المسؤول أو إعساره، إذا لم يخطر الصندوق بذلك العجز أو الإعسار من قبل مستحقي التعويض (الضحية – ذوي حقوقها) إخطارا رسميا بالدفع متبوعا بالرفض موجها للمسؤول أولا أو حكما عليه بقي دون أثر خلال أجل حدده المشرع الوطني بشهر فقط، مخالفا بذلك القوانين الأجنبية بالرغم من أن هذا الأجل يعتبر موعدا إجرائيا هاما يتعلق بقيام الحق أو سقوطه.

---

(1) – راجع ما سبق ، ص : 227 ، المادة 10 من مرسوم 80- 37 .

وهذا الأجل يبدأ من تاريخ تبليغ قرار الصلح أو حكم المحكمة(1) ويدوم سنة كاملة، هذا مثلا في فرنسا ، وفي تونس وتبدأ مدته من تاريخ وقوع الحادث أو من تـــاريخ علـــم المضرور بالضرر إذا كان المسؤول مجهولا(2).

3 - حق الصندوق في الحلول

إذا دفع الصندوق التعويضات للضحية أو ذوي حقوقها يحل محل هؤلاء مـــن أجـــل الرجوع على المسؤول عن الحادث، وهذا تطبيقا لمبدأ حلول الموفي محل الدائن في الرجـــوع على المدين المسؤول عن الحادث .

4 - للصندوق حق إمتياز ضد المسؤول عن الحادث

يتمتع الصندوق بحق إمتياز في مطالبة المسؤول بمبالغ التعويضات التي دفعها للمضرور أو ذوي حقوقه مع فوائدها التي تحسب من تاريخ الدفع دون إنذار سابق، وكذلك يكون له الحق في التعويض الجزافي بالنسبة للمصاريف التي أنفقها في الرجوع على المسؤول، وحـــدّه الأقصى : 1000 دج، وذلك كله أشارت إليه المادة (31) من الأمر رقم 74- 15.

والخلاصة أن نظام الصندوق الخاص بالتعويضات أنشئ على غرار كثير من الأنظمـــة تحت نداءات الفقهاء لتكملة النقص الذي لايمتد إليه نظام التأمين الإلزامي، بحيث لولا وجود الصندوق الخاص بالتعويضات هذا لبقي بعض فئات من المصابين أو ذوي حقوقهم يواجهون قدرهم وحظهم دون أي أمل في جبر ضررهم، ومن ثم تبدو أهمية هذا النظام والتشجيع على العناية به، وتدعيم مصادر تمويله بشكل أحسن مما هي عليه الآن كما يتضح مـــن المبحـــث الموالي .

المبحث الرابع
النظام المالي للصندوق وسيره ومراقبته

(1) - **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 326 .

(2) ــ **زهرة (البشير)** : مرجع سابق ، ص 269 .

سأشير في هذا المبحث إلى بعض الأنظمة الأجنبية (مطلب أول)، ثم أشرح النظام المالي للصندوق الخاص بالتعويضات في الجزائر (المطلب الثاني) وأتعرض في الأخير لسير هذا الصندوق ومراقبته (المطلب الثالث).

المطلب الأول
بعض الأنظمة الأجنبية

عندما كثر النقد الموجه لنظام التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، إقترح بعض الفقهاء لتكملته حلولا أخرى تؤدي دوره في حماية المضرورين، وهذه الحلول أو الطرق المكملة هي[1]:

1 - نظام الضمان المالي

مؤدى هذا النظام أن كل صاحب سيارة برية ذات محرك، يرتكب حادث مرور لأول مرة يجب عليه أن يثبت يساره، من أجل ضمان تعويض المصاب المتضرر أو ذوي حقوقه من وقوع حادث المرور المرتكب من قبل، وذلك بأن يقدم وديعة أو كفالة أو أن يبرم عقد تأمين على مسؤوليته.

وهذا النظام بغض النظر عن عيوبه قد أخذ به في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا واقترح أيضا تطبيقه في فرنسا[2].

2 - نظام التأمين التلقائي (ضريبة البنزين)

إن الغرض من إقتراح هذا النظام، هو الحد من النفقات التي يكفلها نظام التأمين الإجباري، ويتمثل في إنشاء صندوق تأمين يمول من الضرائب المفروضة على البترين كوقود للسيارات ، وتخصص مداخيله لتعويض المضرورين، أوذوي حقوقهم. هذا النظام غير عادل على الرغم من المبررات التي يتحجج بها أنصاره، وعلى الرغم من سهولته وعدالته الظاهرة وكلفته، بحيث تبدو عدم عدالته مثلا في أنه يضحي بحقوق المضرورين لأول مرة، وذلك

---

(1) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 40 وما بعدها.
(2) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : المرجع السابق .

عندما يثبت عجز المسؤول المتسبب في الحادث لأول مرة منذ أول حادث، إلى جانب هـذا أنه لايعفي أصحاب السيارات من الرجوع إلى إبرام عقود تأمين كذلك لضمان الأخطار المختلفة (السرعة، الحريق، التلف الذي يصيبها) وهذا ما يؤكده قصوره عن تغطية كل الأضرار وخاصة تلك التي تقع في الخارج .

3 ـ نظام صندوق الضمان أو النظام الفرنسي

مؤدى هذا النظام الذي جاء كبديل لحل مشكلة حوادث المرور نتيجة إلحاح المنادين في الخمسينات على المشرع الفرنسي بضرورة الأخذ بنظام التأمين الإجباري على السيارات أسوة ببعض الدول الأوربية، يتلخص في إنشاء هيئة تضم – إلزاميا – كل الشركات الممارسة لعمليات التأمين الخاصة بالأخطار الناجمة عن إستعمال السيارات في فرنسا، مهما كانت هذه الشركات (فرنسية أو أجنبية تمارس نشاطها في فرنسا) تحت مراقبة وإشراف وزارة المالية، وتقوم هذه الهيئة (الصندوق) بتعويض المصاب في حادث المرور أو ذوي حقوقه في حالات سبق تحديدها في هذا الفصل[1].

وأذكر بأن هذا النظام لم يؤخذ به في مصر، بالرغم من أخذ المشرع المصري بنظام التأمين الإجباري، لأن بعض الشراح في مصر[2] يرون تناقضا بين النظامين (التأمين الإجباري والصندوق) حيث يلاحظ أن الدكتور سعد واصف ذكر أن النظامين متناقضان لأن التأمين الإجباري يقوم على فكرة الخطأ، بينما نظام صندوق الضمان لايقيم للخطأ إعتبارا وذلك في الصفحة 229. بالرغم من أنه قد ذكر وهو بصدد تعداد الحالات التي يتدخل فيها صندوق الضمان في فرنسا، أنه في حالة ما إذا كان المسؤول غير معروف أن على المضرور أو خلفه إخطار الصندوق في خلال سنة بشرط إثبات مسؤولية أو خطأ الفاعل المجهول، وهذا تناقض وقع فيه الدكتور سعد واصف .

المطلب الثاني
النظام المالي لصندوق الضمان الجزائري

(1) ـــ أنظر ص 190 من هذا البحث .

(2) ـــ **أبو زيد عبدالباقي مصطفى :** مرجع سابق ، ص 49 هامش 1 .

وجدت الجزائر غداة الإستقلال سنة 1962 إرثا من القوانين والأنظمة الفرنسية في التسيير والمالية وغيرها، وكان الإستقلال داعيا للمشرع الوطني إلى وقف العمل بنظام صندوق الضمان الفرنسي الذي كان معمولا به في الجزائر، وذلك منذ 1962/07/01.

غير أنه في سنة 1969 أنشأ المشرع الوطني صندوقا خاصا بالتعويضات لحماية ضحايا حوادث المرور المسببة من المركبات البرية ذات المحرك. وأعاد تنظيمه وكان آخر ذلك ما نصت عليه المادة (32) من القانون رقم 88- 31 المؤرخ في 19 جويلية 1988 المعدل والمكمل للأمر رقم 74- 15 بقولها : " تقيد العمليات المالية للصندوق في كتابات الحساب الخاص 29- 302 المفتوح في كتابات الخزينة ... "، هذا والمقصود بالعمليات المالية في هذه المادة باب خاص بإيرادات الصندوق وباب آخر يتعلق بنفقاته.

1 - إيرادات الصندوق

أ ــ الأتاوى المؤداة من المسؤولين عن الحوادث غير المؤمن لهم والتي تعتبر من بين حقوق الصندوق السابق الحديث عنها في المبحث السابق[1]، وهي تلك الأتاوى أو التكاليف التي يتحمل بها أصحاب السيارات غير المؤمن لهم أو غير المستفيدين من ضمان الشركة المؤمنة بسبب عدم التأمين أو سقوط الحق في الضمان وذلك في إطار المادة (9) من الأمر رقم 74- 15.

تشمل هذه التكاليف كذلك، بالإضافة للتعويض الذي يطلبه الصندوق بموجب الحلول محل المسؤول عن الحادث – التعويض عن الفوائد المحسوبة بالمعدل الرسمي عن المدة الواقعة بين تاريخ دفع التعويض لغاية تسديدها من طرف المدين.

يضاف أيضا إلى تلك الإيرادات ما يتحصل عليه الصندوق من ممارسة حقه في مطالبة المدين في حالة التنفيذ الجبري بتسديد النفقات القضائية في حدود مبلغ لايتجاوز 1000 دينار.

(1) ــ أنظر ص 231 من هذا البحث .

بعض الشراح يرون[1] أن هذه الأتاوى أو تلك الضرائب الملقاة على عاتق المسؤولين من أصحاب السيارات غير المؤمن لهم، أو غير المستفيدين من التأمين يجب أن يكون النطــق بها من قبل المحاكم إجباريا في كل مرة يكون لها الحكم في الحادثة مقترنــا بإدانــة أصــلية بتعويض الضحية.

ويلاحظ أن مبلغ الأتاوى المساهم بها المسؤول في الجزائر غير المؤمن له هو 10% طبقا للمادة (191) من الأمر رقم 95- 07 المتعلق بالتأمينات، و لم يشر إلى المسؤول غير المؤمن له إذا كان شخصا معنويا عاما على عكس ما هو عليه الحال في فرنسا مثلا، حيث نجد فيها أن هذا الشخص المعنوي العام غير المؤمن له والمسؤول عن حادث سير تخفض نسبة مساهمته في تمويل الصندوق عن نسبة مساهمة الشخص الخاص من 10% إلى 5% فقــط، لأن الدولــة وأشخاص القانون العام عموما غير خاضعين للإلتزام بالتأمين.

ب ـــ إيرادات المبالغ الموظفة من الصندوق والفوائد المترتبة له عن المبــالغ المودعــة الموظفة في الحساب الجاري بالخزينة، هذه الإيرادات التي تغذي الصندوق هي أشبه ما تكون بنتائج الإدخار عموما .

ج ـــ الغرامات الإضافية المؤداة في نطاق الجزاءات المتعلقة بإلزامية تأمين الســيارات، ذلك لأن المادة الأولى من الأمر رقم 74- 15 تخضع كل شخص مالك لمركبــة بريــة ذات محرك للإلتزام باكتتاب عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها المركبة للغير، وأنه يجب القيام بتنفيذ هذا الإلتزام قبل إطلاق المركبة للسير في الطريق العام، وفي هذا المقام أشارت المــادة (190) من الأمر رقم 95- 07 إلى العقوبة التي يمكن أن توقع على المخالف لإلزامية التــأمين تلك والتي تكون هي الحبس من 08 أيام إلى 03 أشهر، والغرامة من 500 دج إلى 4000 دج، أو إحدى هاتين العقوبتين. وتحصل هذه الغرامة كما هو الحال في مجال الضرائب المباشــرة وتدفع للخزينة. هذا المورد كان منصوصا عليه في المادة (119) من قانون 80- 07 المتعلــق بالتأمينات، الملغى بالقانون الجديد رقم : 95- 07، حيث كان يقدر بـــ 2% مـــن الغرامــة المحكوم بها على المخالف.

---

(1) - **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 275 et 322 .

د ــ مساهمة المؤمنين المستوفاة بعنوان التأمين الإلزامي والمحددة بــ 03% مــن مبلــغ الأقساط الصافية للإكتتاب بالعقد وبمبلغ الرسم بما في ذلك التوابع. هذه المساهمات تعتبر أهم مصدر يغذي الصندوق بعد رفع مبلغها من 02% في الأمر رقــم 74- 15، المــادة (32) إلى نسبة 03% بالقانون رقم 88 -31، المادة (32) جديدة.

هــ ــ مساهمات أو مساعدات مؤسسات التأمين الأخرى بنسبة مقبوضاتها في فــرع السيارات الذي تستغله، وذلك تسديدا للنفقات الباقية على عــاتق الصــندوق الخــاص بالتعويضات وجميع الموارد الأخرى التي يمكن أن تخصص من قبل الدولة لهذا الصندوق. وإن الموردين الأخيرين (د، هــ) المتقديمين تنظمهما مراسيم تتخذ بناء على تقرير وزير المالية، ومن بين تلك المساهمات التي تلحق بإيرادات الصندوق: القسط الإضافي الذي يتحمل بدفعه مشتري السيارة المؤمن عليها، على عدم تصريحه بتملكه إياها خلال ثلاثين يومــا، وهــذا القسط الإضافي يقدر بنسبة 05% من القسط الإجمالي، يصب عند دفعه في الصندوق الخاص بالتعويضات، المادة (2/25) من الأمر رقم 95- 07.

2 ـ نفقات الصندوق

أ ــ التعويضات والنفقات المدفوعة بعنوان الكوارث المترتبة على عاتق الصندوق التي يمكن أن تفرد لمؤسسات التأمين بعنوان الملفات التي يمكن أن يعهد بها إليها مــن طرفــه في نطاق التسيير.

ب ــ مصاريف التسيير وإدارة الصندوق الخاص بالتعويضات.

ج ــ المصاريف المؤداة بعنوان الطعون.

وأعتقد أن جميع هذه النفقات التي يقوم بها الصندوق خاصة خاصة بالتزامه كضــامن إحتياطي، ذي دور حمائي في حوادث المرور، وكشخص معنوي مدني عليه إلتزامات كما له حقوق يحتاج إلى شخص يعبر عن إرادته، ويقوم بشؤونه وإدارته، وهذا الشخص يتمثل في مجموعة من الأشخاص الطبيعيين يكون لهم رواتبهم وأجورهم، ومستلزمات من أجل خدمته والقيام بكل مصالحه، ولذلك رأينا كل تلك الإيرادات والنفقات التي له وعليه.

المطلب الثالث
سـير الصنـدوق ومراقبتـه

يذهب الأستاذ نيكولا جاكوب في مؤلفه " التأمينات " إلى أن نظام الصـــندوق، أي قانون 1951/12/31 (الفرنسي) يدخل في قوانين الشرطة والأمن، وهو نتيجـــة لـــذلك، يفرض بهذه الصفة على كل شخص مقيم على الإقليم الفرنسي.

ويضيف أيضا بأن هذا النظام قد أخذ شكل شركة التأمين، والواقع أن هذه الشركة لم تعد تعتمد من قبل الحكومة الفرنسية، بالرغم من إعتراف القضاء لها، بالشخصية المدنيـــة، حين أدان شركة أمريكية بالدفع لحساب (F.G.A) القيمة الموضوعة على عاتق مســـتأمنها نظرا لقاعدة عدم جواز الإحتجاج بتحديد الضمان[1]، بل ويرى الأستاذ نيكولا بأن نظام الصندوق من الناحية القانونية ليس سوى منظمة أو هيئة شبه عمومية، ذلك من ناحية أنهـــا خاضعة لقواعد إختصاص القانون العادي، في حين أنها تكون مراقبة كلية من طرف الإدارة بالنسبة للتسيير.

وباعتبار المشرع الجزائري أحدث عهدا وأقرب إلى المشرع الفرنسي شكلا ومضمونا في هذا الإطار فإنه يمكن القول: إن في الجزائر يعتبر الصندوق الخاص بالتعويضات هيئة مالية عمومية تخضع من حيث الإنشاء والتسيير والمراقبة لوصاية وزير المالية، هذه الوصاية هي التي تتولى تعيين قسم إداري بها (بوزارة المالية) يتولى تسيير الصندوق الخاص بالتعويضات هـــو المصالح المكلفة بإدارة وتسيير شؤون التأمينات لدى وزارة المالية، وذلك ما نصت عليه المادة (33) من الأمر رقم 74- 15، حيث ورد فيها : " يكون الصندوق الخاص بالتعويضات تحت وصاية وزير المالية وتتولى تسييره المصالح المكلفة بالتأمينات في وزارة المالية"، ونجد في القانون رقم 95- 07 المتعلق بالتأمينات بابا واسعا في موضوع مراقبة الدولة لنشاط التأمين ومراقبتـــه عموما إبتداء من المادة (204) إلى غاية المادة 277 منه. ولا داعي هنا لدراستها بالتفصيل لأن ذلك لايتسع له المقام هنا لعدم أهمية ذلك من ناحية الدراسة العلمية أو الفقهية ، اللهـــــم إلا فيما يتعلق بالناحية الضبطية الإقتصادية والجبائية.

---

(1) - **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 321 .

لذلك أورد المشرع في المادة (24) من الأمر رقم 74- 15 بأن القواعد الخاصة بسير الصندوق ومراقبته ... إلخ تحدد بموجب مرسوم يصدر بناء على تقرير وزير المالية، وصدر المرسوم رقم 80- 37 يشير إلى كيفيات تدخل الصندوق في الدعوى القضائية أو المطالبة الودية في حالة وقوع الضرر الذي يتحمل به الصندوق، كما أنه يشير إلى كيفية حل النزاع قضائيا أو إداريا ، المادة (9) وغيرها .

وتكفي الإشارة إلى بعض القرارات أو المناشير والقوانين التي تنظم مثل هذه الهيئة المالية العمومية ذات الهدف الإجتماعي الحمائي، وقد سبق ورأينا أن نظام الصندوق الخاص بالتعويضات أنشأه الأمر رقم 69- 107 المؤرخ في 1969/12/31 المتضمن قانون المالية لسنة 1970، وقد حدد وزير المالية بقراره المؤرخ في 17 مارس 1969 المتعلق بتأمين الحدود الإقتطاع من التحصيلات المتممة من طرف الجمارك، والمنصوص عليه في المادة (32) من المرسوم رقم 59- 135 المؤرخ في 1959/01/07 بـ 02% وهذا الإقتطاع يمثل نسبة مساهمة المؤمن له في تأمين الحدود من جهة ويوضح الجهة المساهمة في تسيير الصندوق الخاص بالتعويضات من جهة أخرى، وباب من أبواب التمويل للصندوق من جهة ثالثة، وقد جاء في مادته الثانية ما يلي : " يحدد الإقتطاع من المقبوضات المنصوص عليها في المادة (32) من المرسوم رقم 59- 135 المؤرخ في 07 يناير 1959 بـ 02% .

وأوردت مادته الرابعة : " يكلف مدير الخزينة والقرض والتأمينات والمتصرف العام للصندوق الجزائري للتأمين وإعادة التأمين والرئيس المدير العام للشركة الجزائرية للتأمين، كل فيما يخصه بتنفيذ هذا القرار الذي ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الدميقراطية الشعبية "[1].

الخلاصة : إن نظام الصندوق الخاص بالتعويضات في مجال حوادث السيارات نظام لاغنى عنه في الحياة الإجتماعية الحالية، بل وحتى فيما قبل، لأن جذوره تمتد إلى القرن الماضي عند بداية نشوء المكننة وتوسع إستعمال الآلات في الصناعة والعربات البرية

---

(1) ــ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، عدد 54 لسنة 1973، ص 781 ، بتاريخ 06 يوليو 1973 .

وانظر أيضا :

- **SICOT et BIENVENU** , OP CIT , P 139 et S .

ذات المحرك في النقل والتنقل وهو في نظري أيضا كنظام التأمين الإجتماعي ونظام التـــأمين بمختلف أنواعه، لما يقوم به من دور في جبر أضرار لم تستطع كـــل الأنظمـــة الحمائيـــة أو التأمينية التكفل بها.

لذلك نجد المشرع الوطني يوليه المزيد من الإهتمام والعناية حتى يقوم بالدور المنوط به من خلال إعادة التنظيم سواء كهيئة أو شخصية معنوية مدنية ذات حقوق وعليها التزامات أو سواء من حيث سيرها ومراقبتها من قبل الدولة وذلك كله من أجل تحسين أدائه في تقديم خدماته للضحايا المكلف قانونا بخدمتهم.

ولايسعني في الختام سوى أن أشيد بالدور النبيل الذي يؤديه لصالح طائفة من أفـــراد المجتمع من ضحايا حوادث سير السيارات البرية ذات المحرك، وأنوه بضرورة زيادة مداخيلـــه المالية عن طريق إيجاد منابع تمويل أحسن.

الفصل الرابع
خصائص التأمين الإلزامي وأحكامه وآثاره

M

يتميز التأمين بالتنوع والإختلاف، وترتب على ذلك إختصاص كل نوع مختلف من التأمين إختلاف الخصائص في هذا النوع عن ذلك، وتبعا لخصائص النوع تختلف الأحكام بدورها كما تختلف الآثار، بالرغم من أنه توجد قواعد عامة مشتركة تجمع مختلف أنواع التأمين، بل مختلف عقود التأمين، وتسمى بالأحكام العامة للتأمين.

هذه الأحكام العامة للتأمين تتطلب دراستها موضوع بحث طويل قد يؤدي شرحها – بل وهذا مؤكد – إلى الخروج عن مجال الدراسة المقصودة في هذه الرسالة، ولذلك أتناول في هذا الفصل ما أراه مرتبطا بالموضوع ويخص فقط التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات. ومن هنا لا أتعرض لإلتزامات المؤمن والمؤمن له مكتفيا في كل مناسبة بالإشارة إلى ذلك سريعا فقط. وعليه أقسم مواضيع هذا الفصل إلى مبحثين كما يأتي :

1. خصائص عقد التأمين الإلزامي ومراحل التراضي (المبحث الأول).
2. الدعاوي المترتبة على التأمين الإلزامي (مبحث ثاني) .
3. التعويض عن الضرر في التأمين الإلزامي (مبحث ثالث).

وأخيرا خاتمة .

المبحث الأول
خصائص عقد التأمين الإلزامي
ومراحل التراضي حوله

يتميز عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بخصائص ومميزات إنطلاقا من الموضوع المتناول من هذا العقد، فهو بذلك يشمل خصائص من حيث إنعقاده (مطلب أول) ويتضمن خصائص بالنظر إلى مضمونه (مطلب ثاني)، في الوقت ذاته يتميز من حيث تنفيذه (مطلب ثالث) .

المطلب الأول
خصائص عقد التأمين الإلزامي
من حيث إنعقاده

تقضي العادة بأن العلاقات بين الأفراد لاتنشأ إلا عن طريق الإتفاق بينهم. وفي التأمين عموما تنشأ بين طرفي العقد (المؤمن والمؤمن له) باعتبارهما الطرفان الأساسيان، فيسمى العقد الذي يبرمانه : وثيقة التأمين، القانون الذي يحكمهما، وهذا العقد لايختلف من حيث إنعقاده عن بقية العقود المسماة فيما يتعلق بالقواعد العامة التي تطبق على العقود عامة، مع ملاحظة – فقط – أن أي من طرفي عقد التأمين لايشارك في إبرامه على قدم المساواة تجاه الطرف الآخر، فعقد التأمين يتضمن التزامات إجبارية يفرضها القانون مباشرة، سواءا على المؤمن أو على المؤمن له من جهة، ومن جهة أخرى فالمؤمن (الطرف الأقوى في عقد التأمين) يفرض بدوره بصورة أو بأخرى شروطه على المؤمن له (الطرف الأضعف). وهذه الشروط هي ما يعرف بالشروط العامة. وهي بصدد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، موضوع هذه الدراسة، تلك الشروط التي وضعتها الشركة الوطنية للتأمين وأسمتها الشروط العامة لعقد تأمين السيارات، والتي مرت علينا فيما سبق إشارات عديدة لبعض مواد تلك الشروط بالإضافة إلى أنها تعتبر في نظري وفي نظر الكتاب قواعد عامة للتعاقد في عقد التأمين الإلزامي والإختياري – معا – من المسؤولية المدنية عن

حوادث السيارات عامة. وهي قواعد ملزمة للمؤمن له والمؤمن متى أبرم العقد المطلوب، وتم القبول وحددت المسؤولية المدنية المقصودة من التعاقد والإضرار المسببة للغير التي يمكن للمؤمن له (صاحب السيارة) أن يتابع بها من قبل المتضررين من إستعماله تلك السيارة، وإلا ما لم يتوصل المؤمن له مع المؤمن إلى إستبعاد شرط أو أكثر أو تعديل ما باتفاق خاص كما سيتضح لاحقا.

فالتعاقد على التأمين إذن يتم عن طريق الإتفاق التام بين الأطراف المعنية، ولكن عادة ما يصدر أحد الطرفين – وهو المؤمن – ما يسمى بعقد التأمين أو وثيقة التأمين أو بوليصة التأمين، وهذه لتدل على هذا التعاقد، وإثبات ذلك يكون كتابة عن طريق تحرير كتابي يدل على وجود العقد بين الطرفين، أو كما سبق القول القانون الذي يحكمهما. هذا المحرر الدال على وجود التعاقد هو ما يطلق عليه إصطلاحا وثيقة التأمين، ولذلك يفرق بين عقد التأمين وهو الإتفاق القانوني بين المؤمن والمؤمن له، وبين وثيقة التأمين، وهي النموذج المعد لإثبات هذا التعاقد في صورة منمقة معينة جرى عليها العرف التأميني، إن المادة الأولى من قرار وزير المالية المؤرخ في 18 مارس سنة 1981 المتضمن تحديد شكل الوثائق المبينة في المادتين (7)، (9) من المرسوم رقم 80- 34 المؤرخ في 16 فبراير سنة 1980 المتضمن تطبيق المادة (7) من الأمر رقم : 74- 15 ... إلخ. نصت على أنه : " تحدد مميزات شهادة التأمين على السيارة المنصوص عليها في المادة (7) من المرسوم رقم : 80- 34 كالآتي :

1 - الحجم : 155 مم × 85 مم .

2 - اللون :

أ ــ أصفر

ب ــ هلال ونجمة أبيضان، ثم كلمة إحتكار بخط رقيق .

3 - البيانات اللازمة :

أ ــ إسم شركة التأمين التابعة للدولة وعنوانها ومرجع العقد الذي يؤهلها لمزاولة التامين على السيارات .

ب ــ خاتم المؤمن وتوقيعه .

ج ــ لقب المؤمن له وتوقيعه .

د ــ مدة صلاحية التأمين.

هـ ــ رقم الوثيقة .

و ــ مميزات السيارة وخاصة رقم تسجيلها، وفي حالة عدم وجوده الرقم التسلسلي للنوع.

ز ــ المقطورة أو شبه المقطورة : النوع، الصنف، النموذج، رقم التسجيل.

ح ــ تكون هذه الوثيقة قرينة قانونية للضمان، على عاتق المؤمن .

(المادة (11) من المرسوم رقم 80- 34 المؤرخ في 16 فبراير 1980) [1].

من هنا أمكن تعريف وثيقة التامين بأنها عقد بين المؤمن والؤمن له يلتزم بمقتضاه المؤمن أن يدفع المؤمن له، أو المستفيدين مبلغا محددا أو يعوضهم عن أي خسارة مالية أو نقص في الدخل ينشأ عن تحقق حادث معين يكون منصوصا عليه في عقد التأمين، ويتم ذلك في نظير أن يقوم المؤمن له بدفع قسط أو أقساط دورية للمؤمن يدفع أولها عند بداية سريان العقد[2].

أولا : خاصية بيانات عقد التأمين

من تعريف عقد التأمين، ومما سبق من البيانات الخاصة لوثيقة التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات أو التامين الإختياري ، لأنه لايوجد تفرقة من حيث البيانات بين التأمينين، ومن خلال القواعد العامة للتأمين يمكن ملاحظة وأن هناك طرفان أو أكثر في وثيقة التامين يطلق على الأول المؤمن وهو الهيئة أو الشخص الذي يقوم بدفع مبلغ التأمين أو التعويض في حالة تحقق الحادث المنصوص عليه. والطرف الثاني يطلق عليه المؤمن له وهو صاحب الشئ موضوع التأمين أو صاحب المنفعة التأمينية في الشئ المؤمن عليه والذي يقوم عادة بالتعاقد مع الطرف الأول بغرض تغطية الخسارة المتوقعة، كما عليه أن يقوم بتسديد القسط . ولكن في الغالب من الأحيان يظهر طرف ثالث في التعاقد يطلق عليه المستفيد، وهو الشخص الذي يستحق مبلغ التأمين أو قيمة التعويض في حالة تحقق الحادث

(1) ــ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، عدد 16، لسنة 1981، بتاريخ 1981/04/21، ص 476 . وبها كذلك مواصفات وثيقة تأمين الحدود، المادة (2) من القرار.

(2) ــ **عويضة (محمد طلبة) وعبدالله (سلامة)** : مرجع سابق ، ص 32 .

المؤمن منه، وفي حالة إنفصال شخصية المؤمن له عن المستفيد يشترط أن يكون للمؤمن لــه مصلحة تأمينية، كما سيأتي في موضعه من هذه الدراسة، بل إنه في حالات خاصــة مــن حالات التأمين على الحياة يظهر طرف رابع في التعاقد يطلق عليه " المؤمن عليه " أو المؤمن على حياته، وهو الشخص موضوع الخطر، فإذا قام هذا الأخير في نفس الوقــت بالتعاقــد ودفع القسط كانت شخصيته مرتبطة بشخصية المؤمن له، وإلا كانت شخصــيته منفصــلة وأصبح طرفا قائما بذاته، هذا بالإضافة إلى أن وثيقة التأمين ينبغــي أن تكــون في شــكل مكتوب بحروف واضحة ويجب أن تشتمل إجباريا، زيادة على توقيع الطــرفين المكتتــبين البيانات التالية :

- إسم كل من الطرفين المتعاقدين وعنوانهما .
- الشئ أو الشخص المؤمن عليه .
- طبيعة المخاطر المضمونة .
- تاريخ الإكتتاب .
- تاريخ سريان العقد ومدته .
- مبلغ الضمان .
- مبلغ قسط أو إشتراك التأمين(1).

وبهذه المناسبة يمكن أن يطرح التساؤل بشأن المادتين (7) من الأمــر رقــم 95- 07، والمادة الأولى من قرار وزير المالية المحددة لشكل وبيانات وثيقة التأمين، بل والمادة (11) من المرسوم رقم 80- 34، وهل هي تعتبر ضمنيا أن عقد التأمين عموما وعقد التأمين الإلزامــي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات عقدا شكليا ؟ أم أنه عقد يبقى رضائيا رغم كل البيانات والأشكال المشترطة في المواد المذكورة ؟ خاصة وأن المعروف في العقود الشكلية أن ينص القانون صراحة على بطلانها إذا لم تتوفر على الشكل المطلوب؟ ما هو مصير عقــــد التأمين إذا أغفل فيه بيان ما من البيانات التي يتطلبها القانون ؟.

(1) ــ الدكتوران : **عويضة (محمد طلبة)** **وعبدالله (سلامة)** : مرجع سابق ، ص 33 .
ــ المادة (7) من القانون رقم : 95- 07 المتعلق بالتأمينات .
ــ **راشد (راشد)** : التأمينات البرية في ضوء قانون التأمينات الجزائري المؤرخ في 1980/08/09، ديــــوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ، 1992، ص 3 .

بادئ ذي بدء يمكنني أن استخلص مما تقدم من بيانات عقد أو وثيقة التأمين أنه يتميز بخاصية البيانات الشكلية المتعددة وأن البيانات هذه تلعب دورا هاما إن على مستوى أطراف العقد أو فيما يتعلق بالتعاقد والإثبات أو بالنسبة لتحديد نوعه وكذلك الإلتزامات والتنفيذ وغير ذلك كثير .

ثانيا : هل التأمين عقد شكلي أو رضائي

لتحديد هذه الخاصية اقول بأن كثيرا من الشراح يذهب إلى أنه عقد رضائي، حتى أن الأستاذ : أحمد شرف الدين[1] يرى وأن هذه الرضائية قائمة حتى بالنسبة لعقد التأمين الإجباري أو في هذا النوع من التأمين، لأن مبدأ إجبارية التأمين لاينزع عن العقد صفته الرضائية، كما أن هذا المبدأ يسري فقط قبل إبرام عقد التأمين، أما عند إبرامه فإن تراضي أطرافه شرط لإنعقاده، وبالتالي يصبح عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات عنده عقدا رضائيا مع إمكانية جعله شكليا بإرادة الأطراف بحيث لاينعقد إلا باستيفاء الشكل المشترط ويجوز لهم الإتفاق على عدم إنعقاده إلا بدفع القسط الأول، ومن ثم جعله عينيا بشرط أن يكون إتفاقهم واضحا وصريحا.

إلا أنني غير مقتنع برأي الأستاذ ومن معه بالنسبة لخاصية رضائية عقد التأمين بقدر إعتقادي الجازم بشكليته.

فاستنادا إلى المادة (7) من الأمر رقم 95- 07 والمواد الأخرى المذكورة سابقا، إن عقد التأمين عموما يستلزم الكتابة والتوقيع (توقيع المؤمن والمؤمن له أو من يقوم مقامه) وأن هذه الكتابة وهذا التوقيع ليسا لمجرد الإثبات بل أنهما – في رأيي – شرطان شكليان للإنعقاد والإثبات في آن معا لأن عقد التأمين الذي لايحمل توقيع المؤمن لايمكن للمؤمن له أو المستفيد أو الغير أن يتمسك به في مواجهة المؤمن لأن قبول ذلك في العمل قد يتخذ ذريعة من البعض إلى إستعمال طرق إحتيالية للحصول على عقود تأمين دون تعاقد فعلي على ذلك وهذا غير مستبعد في المجتمع، هذا من جهة، ومن جهة أخرى أن قبول الإثبات لعقد التأمين من بوليصة تأمين أو عقد تأمين غير موقع من المؤمن معناه تعويد الأطراف أو تحريضهم على عدم الإلتزام بأحكام القانون الذي يشترط الكتابة ويشترط التوقيع، ونفس الشيء أن

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : أحكام التأمين، مرجع سابق ، ص 95 ، 96 .

المؤمن لايستطيع أن يتمسك ضد المؤمن له بوثيقة تأمين لم يوقعها هذا الأخـير و لم يتسـلم نسختها، إذ أن عقد التأمين يتميز كذلك بأنه عقد عيني يقوم على التسـليم، تسليـم المؤمن وثيقة التأمين للمؤمن له، وتسليم المؤمن له للمؤمن القسط والدفعة الماليـة المتفـق عليها، لأن عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات عقد عيـني بنص المادة (7) من المرسوم رقم 80- 34 حيث ورد فيها : " يجب أن تسلم الوثيقة الثبوتيـة المشار إليها في المادة (6) من هذا المرسوم وقت إمضاء العقد، وتسمى (شهادة تأمـين على سيارة) .

وأقول بشكلية عقد التأمين باعتبار أن الشكلية هي التي يجب أن تضمن سلطان الدولة على التصرفات المدنية والتجارية الأساسية التي تهم الحياة الإجتماعية والإقتصادية، وتحقيـق ذلك لاينبغي تركه لإرادات الأفراد وحدها حماية للمصلحة العامة والتي تتجلـى في صـور متنوعة ومن ضمنها المصلحة العامة التي يمثلها التأمين عموما، ولاسيما تأمين النقل الـبري والبحري، يضاف إلى ذلك ما تشترطه قواعد القانون المدني من ضرورة الإثبات بالكتابـة، المواد (333)، (335)، (336)، (645) [1].

هذا ولقد أكدت المادة (11) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات علـى إعتبـار العقد تاما عندما يوقع من قبل الأطراف، مما يفيد أن هذا العقد –بمفهوم المخالفة – لايـتم (بالأحرى لاينعقد) بغير توقيع الأطراف، كما أن بعض القوانين العربية (مثـل القـانون الكويتي) تعتبر عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات عقدا شكليا لايتم إلا إذا وقع على وثيقة التأمين وتم تسليمها للمؤمن له ، المادة (779) مـدني كـويتي. وهذا ما جرى به العمل من إشتراط كتابة العقد كشرط للإنعقاد، بالتالي فهو عقد شكلي يتعين توقيعه وإلا عد باطلا [2].

(1) ـــ **أحمد (شرف الدين)** : أحكام التأمين في القانون والقضاء، مرجع سابق ، ص 95 .

ـــ **أبو النجا (إبراهيم)** : التأمين في القانون الجزائري ، ج1، الأحكام العامة طبقا للقانون الجديد بتاريخ 1980/08/09، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ، 1983، ص 168.

ـــ **الأستاذة بن ددوش** : المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والإقتصادية والسياسية، مجلد XVIII، عدد1، مارس 1981، ص 26 وما بعدها .

(2) ـــ **سوار (وحيد الدين)** : القانون المدني الجزائري (قديما) مرجع سابق، ص 54 ، 55 . وصفحة 561.

وأخيرا تذهب الأستاذة[1] إلى أن تسديد القسط في عقد التأمين للمرة الأولى والذي ليس عادة سوى تنفيذ عقد مبرم سابقا يصبح إذن شرطا لتكوين العقد ويهدف إلى جعله (أي عقد التأمين) عقدا عينيا، وأن إرتباط الطرفين لايوجد إلى عند توقيع الطرفين على الوثيقة.

ثالثا : هل التأمين عقد إذعان

بالرغم من أن المؤمن هو الذي يضع الشروط العامة لعقد التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، باعتباره الطرف القوي في العلاقة التعاقدية. إلا أن هذا الطرف يظل محكوما في إطار القواعد العامة ، المادة (70)، (110)، (2/112) من القانون المدني الجزائري وغيرها. ومع ذلك يبقى للمؤمن له (الطرف الضعيف) هامشا من الحرية في فرض إرادته على المؤمن على الأقل فيما يتعلق بموضوع المسؤولية المؤمن منها، فقد ذهبت محكمة النقض المصرية (مثلا)[2] إلى إلزام المؤمن بضمان المسؤولية المدنية الناشئة عن إصابة الراكب في السيارة النقل غير المعدة لنقل الركاب إذا إتفق في وثيقة التأمين على ذلك خارج نص المادة (13) من القانون رقم : 652 لسنة 1955 المتعلق بالتأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في مصر[3]، وهذا ما يفيد بأن المؤمن له يمكنه أن يشترط على المؤمن شروطا خاصة بكامل حريته دون أن يعتبر في ذلك مذعنا، ويتمثل ذلك كذلك عندنا في حالة المادة 9 مثلا من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات التي ورد في بندها رقم 49 إستثناء وسقوط الحق عن السائق الذي ينقل وقت الحادث أشخاصا بدون إذن سابق قانوني وبعوض أو دون مراعاة شروط النقل المرعية قانونا. بحيث في هاتين الحالتين يجوز لهذا السائق أو المالك، بل وحتى في حالات أخرى ، أن يتفق مع المؤمن على ضمان الأخطار التي تحدث للأشخاص بالمخالفة لتلك الأحكام المستثناة ، وطبعا يكون في العادة التأمين منها بقسط

---

(1) ــ **الأستاذة بن ددوش** : بحث في المجلة الجزائرية، مرجع سابق .

(2) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق، ص 96 . هامش رقم 1.

(3) ــ عرفت المادة 13 أعلاه الركاب بالنص على أنه : " في تطبيق المادة 6 من القانون رقم 1955/449 لايعتبر الشخص من الركاب المشار إليهم في تلك المادة إلا إذا كان راكبا في سيارة من السيارات المعدة لنقل الركاب وفقا لأحكام هذا القانون ، ويعتبر الشخص راكبا سواء كان في داخل السيارة أو صاعدا إليها أو نازلا منها ". هذا النص وارد في مؤلف المستشار : **معوض (عبدالتواب)** : الوسيط في شرح جرائم القتل والإصابة الخطأ ، دار المشرق العربي ، القاهرة ، 1988 ، ص 334 ، 335..

زائد تبعا لزيادة إحتمال حدوث الخطر، وأيضا ان تلك الأحكام أو غيرها لاتتعلق بالنظام العام، بحيث يجوز الإتفاق على خلافها، فالمركبة البرية ذات المحركة، حتى لو كانت غير مخصصة بحسب الأصل لنقل الركاب – كالجرار مثلا – يجوز لسائقها أو مالكها أن يتفق مع المؤمن على ضمان هذا الأخير ، الأضرار التي تلحق الأشخاص الذين ينقلهم على هذا الجرار بالرغم من ذلك .

رابعا : هل عقد التأمين ذو طبيعة مدنية أو تجارية ؟

إن عقد التأمين بالنسبة للمؤمن الذي يبرمه، إذا إتخذه كحرفة أو نشاط يزاوله بطريق الإعتياد والإستمرار، يعتبر في نظر القانون التجاري الوطني من الأعمال التجارية دائما بحسب موضوعها ، المادة (2) ق، ت. أو بحسب شكلها ، المادة 3 ق، ت. وعلى ذلك فالعقد يكون عادة تجاريا (أي عقد التأمين) بالنسبة للمؤمن إذا كان شركة أو مدنيا إذا كان المؤمن تعاضدية، ومن ثم إذا كان الطرف المؤمن له تاجرا، والتأمين معقودا من أجل تجارته، فالتأمين بهذه الصورة يكون عملا تجاريا محضا وطرفاه تاجران، والعقد ذو طبيعة تجارية والنزاع بشأنه يختص بنظره القضاء التجاري .

فإذا كان المؤمن تاجرا والمؤمن له ليس تاجرا والتأمين معقودا من أجل أعمال مدنية، أو كان المؤمن تاجرا والمؤمن له ليس تاجرا ، أعتبر عقد التأمين من طبيعة مختلطة.

لتحديد الطبيعة المدنية أو المختلطة أو التجارية لعقد التأمين أهمية في تحديد إختصاص القضاء بالنسبة للصفة المدنية والمختلطة له. والقاعدة تحدد جهة الإختصاص بالنظر لصفة العقد بالنسبة للمدعى عليه .

ولكن يلاحظ أنه إذا كان العقد مدنيا بالنسبة للمدعي فإن له الخبرة بين القضاء المدني أو التجاري، رغم أن العقد قد يكون خلافا للقاعدة، تجاريا بالنسبة للمدعى عليه (أي في حالة الصفة المختلطة). والعكس إذا كان مدنيا بالنسبة للمدعى عليه ، وجب مقاضاته أمام المحكمة المدنية(1).

المطلب الثاني
خصائص عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق، ص 101.

المدنية عن حوادث السيارات من حيث مضمونه

في المطلب المتقدم عرفنا خصائص عقد التأمين الإلزامي من حيث إنعقـــاده، كبقيـــة العقود المسماة، وفي هذا المطلب سوف أعرض لخصائص هذا العقد من حيث مضمونه، أي الإلتزامات والحقوق التي تنشأ على إنعقاده وأعرضها موجزة تباعا كما يلي :

أولا : عقد التأمين ملزم للجانبين

هذه الخاصية التبادلية تتضح من التعريف الذي أوردته المادة (619) مدني جزائـــري، والمادة (02) من الأمر رقم 07/95 وغيرهما، ولقد عددت المادة الأولى في الباب الأول مـــن الشروط العامة لعقد تأمين السيارات الضمانات (أي الإلتزامات) التي يمكن للمؤمن وهـــو طرف في العقد أن يمنحها للمؤمن له وهو الطرف المقابل (أي حق المـــؤمن لـــه)، هـــذه الضمانات إذا قبل المؤمن منحها للمؤمن له والتي هي التزامات يلتزم بها الأول لصالح الثاني، من أمثلتها وأهمها التزام المؤمن بتغطية مسؤولية المؤمن له المدنية عن حوادث السيـــــارات أثناء المرور – خارج المرور – وضمانات مكملة لها متعلقة بما يلحق السيارة من أضـــرار أو أعطال أو أعطاب، وتمنح هذه الضمانات في إطار الشروط العامة بمقتضى إتفاق خـــــاص (شروط خاصة بين الطرفين) أي بمقتضى ما يعرف بعقد التأمين أو وثيقـــة التأمـــين أو بوليصة التأمين[1] كما يلتزم المؤمن بضمان الدفاع والمتابعة[2] إلى جانب إلتزامـــه بـــدفع التعويض .

بالمقابل يلتزم المؤمن له (أو المكتتب) في تأمين المســـؤولية المدنيـــة عـــن حـــوادث السيارات الإلزامي[3] بالتصريحات المتعلقة بالخطر والتعديلات الطارئة عليه :

ومن أمثلة تلك الإلتزامات الإدلاء بمعلومات تحتوي عليها بطاقة تسجيل السيارة المؤمن عليها من المسؤولية أو المؤمن عليها كشئ أو ما يريد المؤمن له أن يحميه ضد خطر معـــــين (حريق ... سرقة ... تصادم ... إلخ). هذه المعلومات تخص صنف السيارة، طرازها، قوتها

(1) ـــ يجب مراعاة المقصود بالمصطلحات التي تطلق على التأمين كما سبق في الفصل الأول " البوليصة ، الوثيقة ، العقد ".

(2) ـــ أنظر المادة 6 من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات مثلا .

(3) ـــ أنظر المادة 15 من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات.

الجبائية، عدد مقاعدها، هيكلها ... وغير ذلك[1]. ويلتزم المؤمن له بدفع القسط وهو أهم التزام[2] بجانب التزامه أيضا بالتصريح بالحادث في حالة وقوعه ... إلخ ، من إلتزامات أخرى سوف أعرض لها، أو لأهمها في حينه[3]، هذا عن إلتزامات أطراف التأمين. أما بالنسبة للحقوق:

- فإن للمؤمن : الحق في القسط (والحق في الفسخ ويملكه المؤمن له أيضا) ويملك المؤمن كذلك الحق في الحلول محل المؤمن له(وقد سبق وأن عرضت له فيما يتعلق بالصندوق الخاص بالتعويضات ولا أعود له) أو المضرور (الدائن) حسب الأحوال[4].

- أما المؤمن له : فله الحق في مبلغ الضمان عن كل خطر[5]. وفي هذا المقام أشير إلى أن البعض[6] قد يتخيل أن إلتزام المؤمن قد يعد معلقا على شرط وهو تحقق الخطر (أي الحادث في المسؤوليةالمدنية من حوادث السيارات) المؤمن منه، وبالتالي فإنه إذا لم يتحقق الشرط (أي تحقق الحادث) فلا يلتزم المؤمن بشيء. أقول التوهم غير سليم في جميع أنواع التأمين. ذلك أنه في التأمين على الحياة لحال الوفاة مثلا فإن إلتزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين مؤكد لأن موت المؤمن له مؤكد مهما طال عمره. وفي حالة التأمين في حالات يكون الخطر فيها غير مؤكد الوقوع (كحادث السير بالسيارة) فإنه لا يجب في مثل هذا التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، أو غيره أن يعتبر وجوب تحقق الخطر شرطا لنشوء إلتزام المؤمن، بل يعتبر تحقق الخطر شرطا لتنفيذ إلتزام المؤمن (أي دفع مبلغ الضمان والتعويض)، لأن الشرط إذا لحق تنفيذ الإلتزام يجعله إحتماليا فيما يخص التنفيذ وليس فيما يخص النشوء.

وإلتزام المؤمن بنشأ بمجرد إبرام عقد التأمين غير معلق على شرط واقف هو تحقق الخطر المؤمن منه، لأنه يشترط في الشرط الذي يعلق وجود الإلتزام أن يكون عارضا. في

---

(1) ــ أنظر المادة 16 من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات.
(2) ــ أنظر المادة 17 من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات.
(3) ــ **أنظر زهرة (البشير)** : مرجع سابق ، ص 81 ، 82 .
(4) ــ أنظر المادة 18 من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات.
(5) ــ **زهرة (البشير)** : مرجع سابق ، ص 81 ، 82 .
(6) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سباق ، ص 102 .

حين يعتبر الخطر ركنا قانونيا في إلتزام المؤمن، وبالتالي لا يجوز أن يعلق هذا الإلتزام على تحقق الخطر.

إذن فعقد التأمين، أيا كان نوعه ينشيء إلتزامات متبادلة على عاتق أطرافه ولا يضيره أن تنفيد إلتزام المؤمن أمر إحتمالي، لأن المؤمن له، بسببه، يتمتع طوال مدة عقد التأمين، بالطمأنينة التي كان يهدف إليها عند إبرامه العقد، وهو ما يبرر حرمانه (أي حرمان المؤمن له) من مطالبة المؤمن برد أقساط التأمين في حالة عدم تحقق الخطر[1].

ثانيا: عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوداث السيارات عقد معاوضة

إن هذا العقد يتميز كغيره من العقود بخاصية كونه عقد معاوضة. ذلك راجع إلى أن كلا من طرفيه يأخذ مقابلا لما يعطي، فالمؤمن له يدفع القسط في مقابل تحمل المؤمن تبعة الخطر وتعهده بدفع مبلغ التأمين في حالة تحقق الخطر. ولذلك يلاحظ أن عدم تحقق الخطر ينم عن الصفة الإحتمالية لعقد التأمين ولا يكون سبب دفع المؤمن له للأقساط طوال مدة التأمين غير الطمأنينة التي يشعر بها كذلك طوال تحمل المؤمن تبعة الخطر. والإحتمال دليل من ناحية ثانية على أن عقد التأمين من عقود المعاوضات.

وإذا كان المؤمن له قد إشترط أن يستفيد من العوض شخص يتبرع له به فإن ذلك لايؤثر على الطبيعة القانونية لعقد التأمين بإعتباره عقد معاوضة بالنسبة للمؤمن له بالضرورة[2] كما هو الحال في التأمين على الحياة لصالح الغير، حيث تنصرف آثاره إلى ذلك الغير طبقا لأحكام الإشتراط لمصلحة الغير[3]، وكما في التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الإجباري لصالح المضرور[4]. فالعبرة بالنظر إلى العقد ذاته من أجل تحديد طبيعته، لا بالنظر لما يعاصره من إتفاقات أو يتضمنه من شروط قانونية.

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سباق ، ص 102 .
ــ **السنهوري (أحمد)** : الوسيط ، ج7، ف 559 ، ص 1138 ، 1139 .
(2) ــ **محمد محمود حسام لطفي** : مرجع سباق ، ص 120 .
(3) ــ أنظر المادة (116) من القانون المدني .
(4) ــ راجع المادة (8) من الأمر رقم 74- 15 .

ثالثا : عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات عقد إحتمالي

لا يعد العقد إحتماليا إذا كان أي من طرفيه يعرف مقدار ما يعطي ومقدار ما يأخذ وقت إبرام العقد. وهذا الأمر غير متحقق في عقد التأمين عموما، وتأمين المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات الإلزامي خصوصا. مما دفع المشرع الوطني وغيره من المشرعين الأجانب إلى تصنيفه ضمن النصوص المخصصة - في التقنين المدني- للعقود الإحتمالية مع كل من المقامرة والرهان والإيراد المرتب مدى الحياة، وهي العقود التي يطلق عليها تسمية "عقود الغرر". فتحديد مقدار ما يأخذ المؤمن له أو المؤمن وما يعطيانه أمر لا يمكن معرفته وقت إبرام العقد، فذلك التحديد يقع في المستقبل وفقا لأمر ما والذي هو الخطر المؤمن منه (كحادث السير مثلا) وهو غير محقق الوقوع أو غير معروف وقت وقوعه، ومن ثم يحتمل الكسب والخسارة ويبقي هذا الإحتمال قائما عند إبرام العقد ويستمر إلى أن يقع الخطر فيتحقق الأمر أو ينتهي العقد ولا يتحقق ذلك الأمر حسب الظروف والصدفة وحدهما اللتان تحددان الطرف الذي كسب أو خسر عند نهاية العقد بأي سبب. غير أن معيار الكسب والخسارة هذا في عقد التأمين (صفة الإحتمال) يتخذ فقط عندما ينظر إلى التأمين بزاوية إنفرادية (أي الوحدة الفردية)، ولكن الواقع أنه غالبا ما ينظر إليه من زواية جماعية (يضمن مجموع أفراد) بإعتباره جزءا من عملية فنية تشرف عليها وتمارسها شركة متخصصة في تجميع وتوزيع المخاطر على جمهور واسع عن طريق إقامة ما يشبه التعاون بين أفراده هذا الجمهور (مجموع المؤمن لهم)، حيث تكون الغاية هي التعاون لدفع عبء المصادفة والإحتمال، واللذان يبقيان رغم ذلك من مميزات عقد التأمين مادام الخطر لم يحدث. أي أن مقدار أداءات الأطراف لم تتحدد لا بحدوثه أم عدم حدوثه.

المطلب الثالث
خصائص التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات من حيث تنفذيه

عقد التأمين هذا من عقود المدة، يعتمد في تنفيذه عنصر الزمن، كما أن الزمن يعتبر المقياس الذي يقدر به محل العقد. وإلى جانب هذا يتميز عقد التأمين بأنه من عقود حسن النية، الشيء الذي يساعد على إبرامه في صراحة وشفافية وتنفيذه بأمانة وصدق وأن يستمر كذلك إلى نهايته. وأفصل كل هذه الخصائص فيما يلي:

أولا : عقد زمني مستمر

ينتمي عقد التأمين إلى العقود ذات المدة أو العقود الزمنية أو العقود المستمرة. حيث يلعب الزمن دور أساسيا في تكوينه وتحديد ما ينشأ عنه من إلتزامات كما أن القانون قد حمى مدة عقد التأمين بتحديدها عندما يغفل المتعاقدان تحديدها وبيان بدء سريانها، حماية للمتعاقدين من آثار طولها أو تابيدها[1]. وبالنسبة للمؤمن يرتبط إلتزامه بالضمان بمدة العقد بحيث نجده يتحمل بتبعة الخطر طوال المدة المحددة في العقد من يوم التعاقد (بل) في يوم بدء المدة في السريان إلى يوم تحقق الخطر- إن حصل- أو إنقضائها بشكل عادي أو بأي سبب من الأسباب.

أما المؤمن له فالأمر مختلف فيذهب رأي إلى أن إلتزام المؤمن له الأساسي الذي يقابل إلتزام المؤمن بالضمان هو الإلتزام المستمر بعدم القيام بعمل أي شيء من طبيعته أن يؤدي إلى تفاقم الخطر[2] بينما يرى بعض آخر أن إلتزام المؤمن له الأساسي هو سداد القسط في مواعيده الدورية، لا إلا بقاء على الخطر على ماهو عليه دون تفاقم أو زيادة طول مدة العقد، وبالتالي فإن هذا الرأي يرى أن سداد المؤمن له القسط عن كل مدة العقد دفعة واحدة يخل بميزة زمنية العقد أو إستمراريته من جانب المؤمن له. ويرى الكاتب[3] ردا على هذا الخلاف أن لا أهمية في التمسك بالقول بإستمرارية عقد التأمين في كل الأحوال. إذ من المؤكد أن إستمرارية إلتزامات أحد الطرفين كافية لبلوغ هذه النتيجة.

ومن نتائج الطابع الزمني لعقد التأمين :

---

(1) ــ **جلال (محمد إبراهيم)** : الحماية القانونية لمدة عقد التأمين، دراسة مقارنة بين القانونين المصري والكويتي، والقانون الفرنسي، ص 2 ومابعدها. ليس به إشارة لجهة الطبع وسنته.

(2) ــ أنظر المادة (18) من الأمر رقم 74 – 15 ، والمادة (12) من الشروط العامة لعقد لتأمين الس .

(3) ــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سباق، ص 124 وما بعدها .

أ - عدم سريان الأثر الرجعي للفسخ (كما سترى) فالزمن لا يعود.الشيء الـــذي لم يمكن التوصل إليه لو كان عقد التأمين مجرد عقد ملزم للجا نبين فقط، الشيء الذي يقـــرب هذا الفسخ من الإنهاء.

ب - إنه ينتهي إذا إستحال تنفيذ أحد الطرفين لإلتزاماته التعاقدية بقـــوة القـــانون - إنتقال ملكية الشيء المؤمن عليه أو هلاكه - وهذه نتيجة منطقية وطبيعية. فعقـــد التـــأمين ينتمي إلى العقود الملزمة للجانبين.

وأخيرا فإن الصفة الزمنية بالنسبة للمؤمن تتجلى ايضا بإعتبارها تتجسد في أن إلتزامه بتحمل تبعة الخطر خلال مدة التأمين من بدايتها إلى نهايتها، بحيث لا يســـتطيع أن يقـــوم بتنفيذه في مدة أقل من المدة التفق عليها، لأنه يمنح المؤمن له الأمان والطمأنينة عن كل لحظة من لحظات المدة المذكورة، وما تقسيم إلتزام المؤمن له على دورات إلا لضـــرورة قانونيـــة تتمثل في تحقيق المساواة بين الأطراف على أكمل وجه، وليس لأن إلتزام المؤمن له مســـتمر بطبيعته[1]. مع أن البعض يرى غير ذلك بإعتبار أن أداء المؤمن له- حتى مع دفع القسط مرة واحدة- يعتمد فيه على الزمن المتفق عليه ولأنه كذلك يبقى ملتزما بالإبقاء على الخطر على الحالة التي هو عليها كما سبق الذكر ولأن الإلتزام بالإمتناع عن زيادة الخطر هـــو إلتـــزام مستمر بطبيعته.

ثانيا : عقد التأمين من عقود حسن النية

يعتبر مبدأ وجوب مراعاة حسن النية من المباديء العامة التي تسري على العقود. وفي هذا المقام قضت المادة 107 من القانون المدني بأنه:"يجب تنفيد العقد طبقا لما إشتمل عليـــه وبحسن نية...." ولا يشذ عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث الســـيارات عن غيره من العقود في وجوب خضوعه لهذا المبدأ.

لكن مبدأ حسن النية له الدور البارز في عقد التأمين أو أنه يجـــد في التـــأمين المجـــال الخصب لتطبيقه حيث نجده يلعب دوره أثناء الإنعقاد وعند التنفيذ أكبر من الـــدور الـــذي يلعبه في أي عقد آخر.

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق ، ص 106 .

فالمؤمن عند إنعقاد التأمين- يعتمد في تقرير قبوله على صدق وصحة البيانات التي يدلي بها المؤمن له عن ما هية الخطر والظروف المحيطة به.

الشيء الذي يوجب على المؤمن له أن يلتزم جانب حسن النية عند إعطاء تلك المعلومات. هذا عند الإنعقاد، وفي مرحلة التنفيذ لعقد التأمين يجب على المؤمن له أن يمتنع عن كل ما من شأنه أن يفاقم الخطر، كما يجب عليه أن يخطر المؤمن بكل ظرف يؤدي حدوثه إلى زيادة درجة إحتمال وقوع الخطر أو زيادة درجة جسامته (كإلحاق مقطورة بمركبة بردية ذات محرك، أو تخزين مواد ملتهبة في مكان مؤمن عليه من الحريق...إلخ).

وعلى المؤمن له أيضا أن يعمل على الحد من آثار الخطر إذا تحقق أي محاولة مقاومة أثار إنتشاره.

إن مبدأ حسن النية هذا يفسر بطلان عقد التأمين كلما أدلى المؤمن له ببيانات كاذبة عن الخطر المؤمن منه ويبرر سقوط حق المؤمن له - كما سيأتي بحثه - في الضمان إذا إمتنع عن عمل أو قام بعمل وكان في ذلك ما يتناقض مع مبدأ حسن النية.

يبقي أخيرا التذكر بانه لا ينبغي الخلط بين ما يقصد من كون عقد التأمين يضع الضمان على عاتق المؤمن. أي إلتزاما بتغطية الخطر، وهو مالا يعني إطلاقا أن عقد التأمين هو من عقود الضمان المعروفة. أي التي ترتب الإلتزام على عاتق شخص بصفة تبعية كالكفيل. فالمؤمن يضمن وقوع الخطر بصفة أصلية، أي يعوضه لأنه مدين أصلي[1].

والخلاصة أن عنصر حسن النية، وهو مفترض في جميع العقود ينبغي ظهوره ووجوده بشكل أكبر في عقد التأمين على إختلاف أقسامه وأصنافه وأنواعه، ولذلك إعتبر من عقود القانون الضيق على أساس انه ينبغي تنفيذه حرفيا وبمنتهى حسن النية[2].

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق ، ص 108 ومابعدها .
(2) ــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 130 .

المطلب الرابع
مراحل التراضي على التأمين الإلزامي
من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

سبق أن أشرت إلى أن عقد التأمين يخضع من حيث إنعقاده إلى القواعد العامة بحيث يشترط في ذلك: الرضا والمحل والسبب. وأشرت إلى شكليته غير أن التراضي في عقد التأمين عموما وفي عقد التأمين الإلزامي من حوادث السيارات خصوصا، جرى العمل والعرف التأمنيين على أن يظهر في صور محددة وعلى مراحل.

كذلك جرى العمل في التأمين بإخضاع المحل والسبب بشأنه إلى شروط خاصة تجعل له طبيعة خاصة أو يكون بموجبها التأمين ذا طبيعة خاصة وبالتالي سأخصص لكل موضوع من هذه المواضيع فرعا خاصا، الشروط والمراحل بالنسبة للتراضي: (فرع أول). ثم أعرض للمحل والسبب كل بقدر ما يقتضيه المقام. (فرع ثان).

الفرع الأول
شروط ومراحل التراضي في عقد التأمين

رغم ضرورة أن يتوفر عقد التأمين على الشروط القانونية الأساسية للتعاقد مثله مثل باقي العقود الأخرى. إلا أن معظم تلك الشروط يقتضي عادة تفسيرا وتوضيحا للمقصود منها بطريقة خاصة تتناسب والعملية التأمينية.

ذلك أن الشروط القانونية العامة للتعاقد: الإيجاب والقبول والأهلية وقانونية موضوع التعاقد تجد طريقا إلى عقد التأمين مثله مثل أي عقد أخر. لكن المعنى المقصود من بعضها يختلف أحيانا إختلافا كليا أو جزئيا عن المعنى المقصود عادة في العقود الأخرى. ومن ثم أورد دراسة موجزة لبعض هذه الشروط والمبادئ على مراحل:

1 - شروط عقد التأمين ذات معان خاصة

سبق وأن أشرت إلى أن عقد التأمين يوصف بأنه عقد إذعان. فهل معنى ذلك أن المؤمن له لا يملك أية حرية للتراضي على شروط غير الشروط التي يضعها المؤمن مطبوعة كشروط إيجاب أو عرض وعلى المؤمن له أن يقبلها ، (أي الشروط المطبوعة - عامة أو خاصة) كلها أو يرفضها كلها ؟.

القانونيون يقولون بأن المؤمن له لايملك الحق في تعديل أي شرط من شروط الوثيقة[1]، غير أن عقد التأمين (والتأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات كذلك) يتميز بمرونة لايمكن أن يوجد لها مثيل في عقود الإذعان المختلفة :

فبالسنبة للوثيقة المطبوعة والموضوعة بمعرفة طرف واحد من طرفي التعاقد وهو شركة التأمين، فإن معظم الشروط التأمينية التي تتضمنها هي في الأصل تقبل التعديل والتعبير، فالمؤمن له – الطرف الآخر في التعاقد – يمكنه طلب تغطية حوادث إضافية، ولمدة إضافية. وفي التأمين على الأشخاص مثلا يمكنه تغيير المستفيد من التأمين، وفي التأمين من المسؤولية المدنية الإلزامي من حوادث السيارات يجوز له إستبدال السيارة المؤمن من مسؤوليتها بسيارة أخرى. وكل هذا قد يؤدي إلى تغيير قيمة القسط، فرغبة المؤمن له أو رضاؤه حسب إرادته تبرز أن الإذعان في عقد التأمين أقل عبئا ووطأة منه في العقود الأخرى للإذعان.

هذه الحرية التعاقدية للمؤمن له والمرونة التي تصبغ على عقد التأمين على إختلافه – رغم صفة الإذعان فيه – هي ما يطلق عليه الشروط التأمينية، أو بمعنى آخر الشروط التي قبل المؤمن تغطيتها لصالح المؤمن له برضاء وموافقة من هذا الأخير. وهو ما لايعني أن المؤمن له يتمكن من إجراء تعديلات في الشروط المطبوعة والتي يطلق عليها الشروط العامة، وإنما يتمكن منه المؤمن له لتعديله هو البيانات التي تترك عادة للإتفاق عليها بين المؤمن والمؤمن له، ويمكن أن أشير في هذا الإطار إلى ما نصت عليه المادة (8) من الأمر رقم : 95- 07 في فقرتها الثانية، حيث تقول : " ويعد الإقتراح مقبولا إذا قدم في رسالة موصي عليها يعبر فيها الطالب عن رغبته في تمديد عقد معلق أو إعادة سريان مفعوله أو تعديل عقد بخصوص مدى

(1) ــ **عويضة (محمد طلبة) وعبدالله (سلامة)** : مرجع سابق ، ص 64 .

الضمان ومبلغه إذا لم يرفض المؤمن هذا الطلب خلال عشرين (20) يوما من تاريخ إستلامه له ولاتنطبق أحكام هذه الفقرة على تأمينات الأشخاص "[1]، بل إن للمؤمن له إمكانية إضافة شروط من مثل التأمين من خطر الحرب والخسارة التي تترتب على الأعمال العدوانية، لأن شرط إستبعاد حطر الحرب من التأمين ضمن الشروط العامة يجوز الإتفاق على خلافه[2]، وفي هذا الإطار يمكن الإشارة إلى المواد من (39) إلى (41) من الأمر رقم 95- 07 حيث يستخلص مما تقدم أن عقد التأمين وهو من عقود الإذعان لايمنع من مناقشة وتعديل وتغيير الشروط التأمينية التي يترك لها مكانا شاغرا في الصفحة الأولى من وثيقة التأمين للتراضي بشأنها على الشئ موضوع التأمين وقيمته ومبلغ التأمين وما يترتب على ذلك من قيمة القسط الواجب التسديد.

2 - الإيجاب والقبول

الإيجاب أو العرض هو مبادرة من جانب الطرف الأول – شركة التأمين – من أجل التعاقد – بيع وثيقة التأمين – والقبول هو موافقة الطرف الثاني – المؤمن له – على الشروط الواردة في الوثيقة، وهو ما يترتب عليه إنطباق إرادتين على التعاقد[3] وهذه هي الطريقة العادية التي تحدث دون مناقشة أو طلب تعديل شرط أو شروط الوثيقة عامة كانت أو خاصة تطبيقا للمادة (61) من القانون المدني الوطني التي تنص على أنه : " ينتج التعبير عن الإرادة أثره في الوقت الذي يتصل فيه بعلم من وجه إليه، ويعتبر وصول التعبير قرينة على العلم به ما لم يقم الدليل على عكس ذلك ".

لكن في بعض الأحيان، يتقدم المؤمن له (طالب التأمين) شخصيا إلى شركة التأمين (المؤمن) لشراء وثيقة تأمين محددة يكون بحاجة إليها – أي يرى أنها هي الوثيقة التي تحقق له الحماية من الخطر المتوقع الذي يشغله بالذات – لذلك وبالرغم من أنه هو الذي تقدم إلى المؤمن، فإن هذا الأخير يعرض عليه شروط التأمين ويقوم المؤمن له من جهته بالقبول.

(1) ــ أنظر المادة (9)، (10) من نفس الأر ، فيما يتعلق بشكل التعديل والمدة العدلة ... إلخ، وانظر المادة (3/3) من ش.ع.ع.ت.س.

(2) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 162 .

(3) ــ **عويضة (محمد طلبة) وعبدالله (سلامة)** : مرجع سابق، ص 64 . **وأحمد شرف الدين** : مرجع سابق، ص 124 .

ويحصل أحيانا أخرى، ألا يوافق المؤمن له على عرض الشركة سواء لأجل المبلغ المحدد للتأمين، أو لطريقة دفع القسط أو غير ذلك، فتقوم الشركة بتعديل عرضها إلى أن يجده المؤمن له مناسبا فيوقع على طلب التأمين أو وثيقته، وبهذا يتم أيضا القبول. مما يستخلص معه دائما أن العرض يتم من جانب المؤمن والقبول يتم من جانب المؤمن له (نتيجة الإذعان) ولايلزم المؤمن بعرض مخالف من المؤمن له ولايعتبر المؤمن له سوى إقتراح[1]، وهذا ما توحي به المادة (8) من الأمر رقم 95- 07 حين تنص على أنه : " لايترتب على طلب التأمين التزام المؤمن له والمؤمن ... إلخ ". ومع ذلك فهناك رأي[2] لدى الكتاب الأمريكيين خاصة من يقول بأن الإيجاب يمكن أن يتم من أي من الطرفين على أن يتم القبول من الطرف الآخر. فإذا ما تقدم طالب التأمين بطلب تأمين، يكون قد تقدم بالعرض أو الإيجاب، فإن وافق المؤمن على طلبه (إيجابه) وأصدر وثيقة التأمين فيكون قد قام بالقبول، فإن رأى المؤمن إجراء بعض التعديلات في طلب التأمين ثم أرسلها إلى المؤمن له فإن المؤمن يكون قد قام بإجراء عرض أو إيجاب مضادا ومقابل فإذا قبله طالب التأمين يكون قد قام بالقبول، ويمكن أن يتكرر العرض المضاد أو المقابل لعدة مرات إلى أن يجد أحد الطرفين عرضا (إيجابا) مناسبا فيكون هذا العرض هو النهائي ويقبله الطرف الآخر أيا كان هذا الطرف : المؤمن أو المؤمن له .

3 - تنفيذ التعاقد

إذا لم يقع إتفاق بين المؤمن والمؤمن له على إرجاء تنفيذ العقد (أو الوفاء بالتعاقد) فإن شرط الوفاء بالتعاقد يحتم على كل طرف من طرفي العقد القيام بتسليم الطرف الآخر مبلغا أوسلعة أو خدمة تكون محددة مقدما في العقد، على أن يكون ما يدفعه أو يقدمه أو يسلمه أحد الطرفين مساويا في القيمة والمنفعة لما يدفعه أو يسلمه أو يقدمه الطرف الآخر.

ويرى بعض القانونيين عدم التساوي بين طرفي التعاقد في التأمين فيما يتعلق بشرط الوفاء بالتعاقد. فيوجد طرف منهما فقط ملتزما بالوفاء في حين أن الطرف الثاني لا يتحمل بذلك الإلتزام (المسؤولية) بنفس الشكل الذي يتحمله به الطرف الأول. ومن هنا يفسر

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 108 et S .

(2) ـــ **عويضة (محمد طلبة) وعبدالله (سلامة)** : مرجع سابق، ص 66 وما بعدها .

هذا الرأي عقد التأمين بوصفه عقدا ملزما لجانب واحد بحجة أن المؤمن لـــه يلتـــزم بـــدفع القسط ويقوم بذلك فورا أو على أقساط دورية يدفع أولها فورا، رغم أنه لا يستفيد من عقد التأمين بمجرد سداد الفسط أو الأقساط، وقد لا يستفيد منه ماليا بالمرة.

أما المؤمن فهو لا يلتزم بالوفاء بشيء فورا وربما لا يترتب على إلتزامه بالضمان الوفاء بأي شيء إذا لم يتحقق الحادث خلال مدة التعاقد[1].

إن هذا غير صحيح، وقد سبق الإشارة إلى ذلك، وللتأكيد نضـــيف بـــأن الدراســـة المتمحصة لعملية التأمين تؤكد من الناحية الفنية والمالية أن قسط التأمين يحسب أصلا علـــى أساس المسؤولية المالية للمؤمن تجاه لمؤمن له ذلك أنه إذا كانت مسؤولية المؤمن معدومـــة كان القسط الصافي الذي يدفعه المؤمن له معدوما أيضا ويترتب على مسؤولية المؤمن المالية تلك أنه يلتزم قانونيا بالقيام بتكوين إحتياطات مالية لمقابلة مسؤوليته تجاه المؤمن له مستقبلا كذلك فسر بعض القانونيين عقد التأمين بأنه عقد مؤكد من جانب المؤمن له وبأنه عقـــد إحتمالي شرطي من جانب المؤمن بحجة أن المؤمن له ملزم بدفع القسط والأقساط حســـب شروط العقد ولا يمكن ان يتحلل من دفعها وإلا بطل سريان العقد. أما من ناحية شـــركة التأمين فإن إلتزامها محتمل الدفع وليس مؤكدا لأن هذا الدفع مشروط بتحقق الحادث المؤمن منه، فإن لم يتحقق الحادث ينعدم إلتزام المؤمن (شركة التأمين) تجاه المؤمن له.

إن الرأي السابق وجيه في منطقه لتفسير عقد التامين عموما إلا أن هـــذه الوجاهـــة والصواب في هذا التفسير يرد إلى نظرة أصحابه إلى عقد التأمين نظـــرة مفـــردة يقيســـون ويحددون فيها إلتزام كل من المؤمن والمؤمن له بحسب العقد الواحد المبرم بينهما، وهنا فقط يظهر إلتزام المؤمن له جليا واضحا ولايظهر إلتزام المؤمن (شركة التأمين) إطلاقا فإذا كان معلوما أن أول وظيفة للمؤمن هي تجميع أفراد عديدين من المؤمن لهم وتجميع أعـــداد مـــن الأقساط من كل مؤمن له منهم حتى يتمكن هو (المؤمن) من دفع التعويض لمن يتعـــرض منهم لخسارة مالية وأن المؤمن، ليس عليه بأي حال من الأحوال، أن ينظر إلى تعاقداته، إلا أنه يتعامل مع كل واحد منهم على إنفراد لذلك يمكن القول بأن إلتزام المـــؤمن(شـــركة

(1) ــ **عويضة (محمد طلبة) وعبدالله (سلامة)** : مرجع سابق، ص 66 و 77 .

التأمين) إلتزام جماعي، ولا يمكن أن يظهر بصورته الفردية بوضوح إلا أن إلتزامه الفـــردي يمكن تفسيره على أنه متوسط الخسارة المتوقعة بالنسبة لمجموعة الأفراد المؤمن لهـــم ويمكـــن إظهار ذلك بأمثلة أورد منها الآتي:

مؤمن (شركة التأمين) يقوم بالتأمين على حياة ألف شخص أو على تأمين مسؤولية مدنية إلزامية من حوادث السيارات عن أربعة آلاف أو خمسة آلاف مؤمن من مسؤوليـــــة (مع العلم أن التأمين على الأشخاص يتضمن تأمين مبلغ محدد - بينما التأمين من المسؤولية يتضمن تأمينا بمبلغ غير محدد).

فإذا إلتزم المؤمن في مثال التأمين على الحياة المذكور بأن يدفع مبلغ ثلاثمائة ألف دينار في حالة وفاة المؤمن على حياته خلال مدة معينة، وكان قسط التأمين الذي يدفع مرة واحدة عند التعاقد هو 20000 دج. فإذا كانت خبرة المؤمن السابقة تدل على أن من بين كل ألف شخص يموت مائة وخمسون شخصا خلال المدة المؤمنة، فيمكن توضيح إلتزام الطرفين عند التعاقد (الإلتزام المتوقع) كما يلي:

إلتزام جماعة المؤمن لهم تجاه المؤمن (شركة التأمين) هو أن يدفع كل منهم القســـط المطلوب منه، أي مجموع إلتزاماتهم = 20000 دج × 1000 شخص = 70000000دج .

وإلتزام كل فرد من أفراد الجماعة هو أن يدفع نصيبه في القسط أي أن يدفع مـــــــا مقداره : 20000دج.

وعن إلتزام المؤمن المتوقع تجاه جماعة المؤمن لهم، فهو أن يدفع مبلغ ثلاثمائة ألف دينار لعائلة كل فرد من المؤمن لهم يتوفى، أي أن مجموع إلتزامه المتوقع =

300000 دج × 150 مؤمنا له متوفى = 45000000 دج.

وما يتبقى للمؤمن يكون للمصروفات والأرباح.

ويمكن حساب إلتزام المؤمن الفعلى عند نهاية مدة التعاقد بالرجوع إلى عدد المتـــوفين فعلا وهذا العدد قد يقل أو يزيد عن المتوقع المحسوب حسب الخبرة، ونفس الشيء في التأمين الالزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مع الفارق من حيث أنه في هذا النوع من التأمين يراعى عدم إمكان تحديد مبلغ التأمين من جهة لعدم إمكان تقدير قيمة الضـــرر

عند وقوع الحادث، ومن جهة إختلاف مقدار ما يعطى لكل ضحية بحسب السن والمهنة وبحسب جدول التعويضات المقنن وغير ذلك من العناصر التي يشملها التأمين أولا : تأمين شامل تأمين بعض الأضرار دون البعض...إلخ.

لذلك يمكن القول بأن إلتزام المؤمن موجود حقيقة، لا إحتمالا أو شرطيا وهو متعير إلا أن إلتزام المؤمن لهم ثابت لا يتغير بتغير قيمة الإلتزام المحقق عن الإلتزام المتوقع[1].

هذا بإختصار عن شروط ومراحل التراضي على عقد التأمين وأنتقل الآن إلى الفرع الثاني لنرى بعض أهم المباديء أو الشروط القانونية الخاصة التي يتميز بها عقد التأمين دون غيره من العقود، إن على مستوى محل عقد التأمين أو فيما يتعلق بسببه. مع العلم أن عقد التأمين يخضع لبعض المبادئ القانونية التي تتعلق به وحده يسميها البعض بالمبادئ الأساسية للتأمين ويسميها بعض آخر المبادئ الأولية للتأمين في حين يجمع الكل على أنهم يقصدون بها المبادئ القانونية للتأمين.

هذه المبادئ القانونية للتأمين إذن تتمثل في ستة مباديء ثلاثة منها تنطبق على جميع أنواع عقود التأمين بلا تمييز وهي مبدأ المصلحة التأمينية ومبدأ منتهى حسن النية ومبدأ السبب القريب. أما المباديء الثلاثة الباقية فتخضع لها عقود التأمين على الأشياء (الممتلكات) والمسؤولية لا غير وهي: مبدأ التعويض ومبدأ الحلول في الحقوق ومبدأ الإشتراك في دفع التعويض.

الفرع الثاني
الشروط الخاصة بعقد التأمين
من حيث المحل والسبب

إذا كان عقد التأمين يتكون من ثلاثة عناصر رئيسية: هي الخطر ومبلغ التأمين (التعويض) والقسط فإن الفقه الغالب يعتبر أن الخطر هو أهم عنصر في التأمين، وهو لذلك يدفع المؤمن له لإبرام عقد التأمين، وبالتالي يكون السبب مع المحل والتراضي ما يشكل عقد

(1) ــ **عويضة (محمد طلبة) وعبدالله (سلامة)** : مرجع سابق، ص 67 وما بعدها .

التأمين. ويمكن التفرقة في هذا المقام بين السبب كركن في إنعقاد عقد التأمين، إذ هو ببساطة إلتزام أحد طرفي التأمين بسبب إلتزام الطرف الآخر، وبين ما سبق وأن أوردته عما يسمى بمبدأ السبب القريب والذي يقصد به (مبدأ السبب القريب) ذلك السبب المباشر أو السبب الفعال الذي يكون من شأنه بدءِ حادث متسلسل يؤدي في النهاية إلى وقوع الخسارة من غير أن يتدخل معه في ذلك الوقوع مؤثر خارجي مستقل بخلاف السبب الأصلي[1].

فالمقصود بالسبب القريب. (كمبدأ) الذي يختص به عقد التأمين : أن يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التعويض أو التأمين للمؤمن له فقط أو إلى المستفيد إذا تصادف وأن كان الحادث المؤمن منه هو السبب الأصلي القريب والمباشر لحدوث الخسارة[2]. وأشرع الآن في دراسة المحل في عقد التأمين ويتمثل في الخطر أساسا. فالمحل لا يعد وكونه مصلحة مشروعة للمؤمن له في التأمين من الآثار المترتبة على تحقق الخطر المعين تطير قسط معين. ومن هنا أقسم هذا الفرع إلى أربعة عناصر يتكون منها المحل كما يلي:

1 - الخطر : تنص المادة (621) م ج على أنه : " تكون محلا للتأمين كل مصلحة إقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين". فالخطر في رأي بعض الشراح هو محل عقد التأمين الذي ينعقد لمواجهته عند حدوثه[3].

فكل تأمين يفترض فيه وجود الخطر وقد عرف بلانيول وريبير الخطر بأنه هو : حصول الحادث الذي يوجب تحققه أن يوفي المؤمن بما إلتزم به كما عرفه بيكاروبيسون في كتابهما بقولهما : " إنه حادث محتمل الوقوع لا يتوقف تحققه على إرادة الطرفين وحدهما وعلى الخصوص إرادة المؤمن له". وهذا الحادث تارة يكون سعيدا كالزواج والولادة وبقاء المؤمن له على قيد الحياة. وفي الغالب يكون العكس، كالحريق والسرقة والمرض، والوفاة، ولذلك يطلق عليه لفظ (كارثة). ويتناول الخطر أيضا الهلاك بقوة قاهرة أو يتناول الهلاك

(1) ــ **فؤاد أحمد عبدالرحمن و الكاشف (محمد محمود)** : التأمين على السيارات من الناحيتين النظرية والتطبيقية، ص 28 .

(2) ــ **عويضة (محمد طلبة) وعبدالله (سلامة)** : مرجع سابق، ص 74 - 75.

(3) ــ **جمال (الحكيم)** : مرجع سابق، ص 43 .

بأي سبب. والخطر هو العنصر الأساسي في التأمين[1] لأنه الركن الأساسي الــذي يحــدد حسابات المؤمن كلها[2] ويميز في هذا الصدد بين معان ثلاثة للخطر:

الأول : ويقصد به الضرر الذي يترتب على وقوع الكارثــة (Risque Dommage) ويقال أضرار غير محمية ومخاطر غير محمية.

الثاني : ويقصد به الحادث المؤدي إلى الكارثة (Risque Evennement) فيقال خطر الوفاة في التأمين على الحياة وخطر المسؤولية في التأمين من المسؤولية.

الثالث: ويقصد به موضوع الضمان (Risque Objet) فيقال خطر محمي بدلا مــن مترل مزود بآلات حديثة لدرء خطر السرقة أو الحريق.

وعادة ما يستعمل لفظ الخطر بما هو مقصود به في معناه الثاني[3].

2 - شروط الخطر : للخطر عدة شروط يجب أن يستوفيها حتى يمكن التــأمين ضده، كما أن له أوصاف معينة لكل واحد منها نتائج أو آثار خاصة.

فشروط الخطر ثلاثة هي : أن يكون حادثا مشروعا، وأن يكــون محتمــل الوقــوع (مستبقلا) وألا يتوقف وقوعه على محض إرادة أحد العاقدين ولا سيما المؤمن له. ومتى توفر الخطر على هذه الشروط كان بالأمكان وصفه بأنه خطر ثابت أو خطر متغير وكذا الشــأن فيما يتعلق بتعيينه أو عدم تعيينه وتفصيل ذلك كما يلي:

يوصف الخطر بأنه ثابت عندما يكون إحتمال تحققه باق كما هو طوال مدة التــأمين كخطر الحريق وخطر المرور، وإن كان كل واحد منهما يكثر في فصــل الصــيف. كمــا يوصف الخطر بالمتغير الخطر الذي يكون إحتمال تحققه يتزايد ويتناقص طيلة مــدة العقــد كالتأمين على الحياة[4]. هذا والعلة في وصف الخطر بالثبات هي جعل المؤمن يتلقــى مــن

---

(1) ــ **راشد (راشد)** : مرجع سابق، ص 51 .

(2) ــ **محمد حسام محمود لطفي** : الأحكام العامة، مرجع سابق، ص 182 وما بعدها.

(3) ــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق، ص 183 . وانظر تعريف الخطر ، ص 23 سابقا .

(4) ــ **زهرة (البشير)** : مرجع سابق، ص 85 .

المؤمن له قسطا ثابتا بينما في وصف الخطر بالمتغيير تتمثل في تمكين المؤمن له بدفع قسط إلى المؤمن يتناسب مع تغير وصف الخطر (زيادة ونقصا) [1].

وفيما يتعلق بالخطر المعين والخطر غير المعين، فإن التفرقة بين الخطرين تعتمد على أساس تحكمي : ينظر فيه إلى محل الخطر لحظة إبرام العقد، وبالتالي يكون الخطر معينا إذا كان موضوعه شخص معين أو شئ معين وهكذا. ويكون الخطر غير معين إذا تراخى تحديد محل التأمين إلى حين تحقق الخطر، كما هو الحال بالنسبة للمضرور الذي يتحدد في التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بعد وقوع الحادث.

تكمن أهمية هذه التفرقة في تحديد مقدار أداء المؤمن (أي مبلغ التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات بعد وقوع الحادث، بداية قيمة الشئ المؤمن عليه أو المبلغ المستحق عند وقوع الحادث في التأمين على الأشخاص).

وعلى العكس، يجد التزام المؤمن محلا له في التعويض الكامل للمؤمن له عند حدوث الخطر غير المعين، وإذا إتفق على تحديد حد أقصى لاتتجاوزه مسؤولية المؤمن كما هو الحال مثلا في الأمر رقم 74- 15 الوطني حين حدد (قانونا، لا إتفاقا) سقفا في التعويض حسب الجدول الملحق الذي سيرد بحثه لاحقا.

وعلى العموم، يمكن أن يحدد الخطر (يعين) صراحة أو عن طريق الإستبعاد. والآن وبعد هذا البيان الموجز حول الخطر المؤمن ضده من حيث أوصافه وتعيينه أدرس شروطه الثلاثة السابقة، وقبل ذلك أذكر بأن بعض الشراح يضيف للخطر شرطا رابعا ويتمثل في كونه – أي الخطر – قابلا للتأمين، أي يراعي فيه الإعتبارات الفنية الخاصة بالتأمين من حيث خضوع الخطر للحسابات التي يقوم بها الخبراء الإكتواريون، غير أن الأستاذ محمد حسام يرى عدم لزوم هذا الشرط لإفتراضه، ولذلك أدرس الشروط الثلاثة للخطر :

أولا : الخطر حادث محتمل الوقوع

لاينبغي الإعتقاد بأن الخطر يعبر دائما عن الحادث غير السعيد، بل يشمل الحوادث السعيدة كما يشمل الحوادث المأساوية، إلا أنه يجب أن يتصف الحادث (الخطر)

---

(1) ــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق، ص 198 .

بالإحتمال من حيث إمكان تحققه أو توقيت حدوثه، ولايقدح في إحتمالية الخطر أن يكون محقق الوقوع مبدئيا (الوفاة مثلا) فالعبرة بعدم تأكد وقت حدوثه. ونتيجة لذلك يكـون عقد التأمين باطلا بطلانا مطلقا إذا إنعقد ضد خطر مستحيل الوقـوع إسـتحالة مطلقـة (سقوط كوكب، نفاذ ماء البحر) فالعقد مفسوخ قانونا، وعلى هذا الأسـاس (شمـول التأمين لخطر أكيد في تاريخه) يجعل فكرة الخطر أوسع من فكـرة الشـرط في القانـون المدني[1] فالشرط أمر غير محقق الوقوع، فإذا كانت الواقعة محل التعليق محققة الوقوع، ولكن تاريخ الوقوع غير محدد، فهي تدخل في دائرة الأجل، وبذلك يشمل الخطر دائـرة الشـرط والأجل.

كذلك الحال بالنسبة للتأمن من الخطر المستحيل إستحالة نسبية (غير مستحيـل الوقوع)، حيث يكون الخطر ممكنا الوقوع، ولكن إستحالته راجعة إلى فـرض وظـروف معينين . أو هو الخطر غير المستحيل بطبيعته : كأن يزول الخطر عند إبرام عقـد التـأمين، إحراق السيارة المؤمن من المسؤولية عنها، أو إبرام عقد تأمين على حياة شخص من خطـر السفر ويتبين وصوله سالما.

فالخطر في المثالين السابقين المتحققين عند إبرام عقد التأمين يشكلان مايعرف لـدى الفقهاء : الخطر الظني Risque Putatif ولايجوز التأمين البري عن مثل هذا الخطـر الـذي لاوجود له إلا في ذهن المتعاقدين عند إبرام عقد التأمين، لتخلف الخطر وهو أحد أركـان العقد ولعسر إثبات علم المؤمن له من جهة ومن جهة حتى لايفتح باب للغش والتدليس، أي عدم جواز التعاقد على ما هو معدوم.

ومع ذلك فقد جرى العمل بأمرين يمسان بقاعدة (شرط) إحتمالية الخطر وهما :

أ ــ إبرام عقود تأمين من المسؤولية الناشئة عن الأخطار التي حصلت فعلا قبل تكوين العقد.

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : أحكام التأمين، مرجع سابق ، ص 163.

ب ــ إدراج بنود تتضمن تغطية الماضي Reprise de Passé[1] التي تسمح للمؤمن له بأن يكون له لحق في تغطية الخطر الذي تحقق قبل دخول الوثيقة في حيز النفاذ مادام قد توفر فيه شرطان :

الشرط الأول : وهو أن تتم المطالبة به بعد دخول الوثيقة حيز النفاذ .

الشرط الثاني : أن يثبت عدم علم المؤمن له بمطالبة الغير له بالضمان. ذلك أن إنتفاء هذا الشرط يترتب عليه إنتفاء عنصر الإحتمال بداهة.

ثانيا : الخطر حادث لايتعلق بمحض إرادة أحد المتعاقدين ولاسيما المؤمن له

أساس التأمين هو إحتمال وقوع الخطر المؤمن ضده ويفترض ذلك أن الصدفة وحدها التي تحكم تحققه، وإلا بطل عقد التأمين، ويرجع البطلان في ذلك ليس لتعلق وقوع الخطر على شرط إرادي محض، فهذا الشرط فرع عن الشرط الأول ويلحق به، بل يرجع (أي البطلان) إلى إنعدام ركن الخطر لإنتفاء عنصر الإحتمال[2]، فلا يجوز ضمان الأفعال الإرادية لأن هذه الأخيرة[3]تزيل الإحتمالية التي هي ميزة التأمين وتتنافى مع الأخلاق. إذا كانت هي النتيجة النهائية لفعل المؤمن له الإرادي، وتتجسد في جميع انواع التأمين في جعل التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين مستحق الأداء. فقد يقال أنه يلزم لوجود الخطأ العمدي، الذي يستحق التزام المؤمن، أن يريد المؤمن له هذه النتيجة أو على الأقل أن يتوقع حدوثها.

إلا أن هذه القاعدة لاتسري بحذافيرها على التأمين من المسؤولية فيكفي لتوافر الخطأ العمدي للمؤمن له، الذي أتى الفعل الإرادي مع توقعه ما تيرتب عليه من ضرر للغير الذي لايريده له، ولكنه مع ذلك أقدم على الفعل ولم يرد من ذلك جعل إلتزام المؤمن مستحق الأداء.وإذا أمكن القول بأن نية المؤمن له يتم تقديرها في التأمين على الأشياء والتأمين على الأشخاص، في مواجهة المؤمن في معنى أن المؤمن له يرتكب الفعل الإرادي مع إدراكه أنه يؤدي إلى نتائجه الضارة، وإلى إلزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين لمستحقه، فإن الخطأ العمدي

(1) ــ أنظر المادة (43) من الأمر رقم 95- 07.
- **محمد حسام** : مرجع سابق، ص 186 . و**أحمد شرف الدين** : مرجع سابق، ص 165 .
(2) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق ، ص 169.
(3) ــ **راشد (راشد)** : مرجع سابق ، ص 51 – 52 .

في المسؤولية المدنية الذي يتجسد في الفعل الإرادي الذي أتاه المؤمن له قاصدا الإضرار بالغير يتم تقديره في موادهة المضرور.

وقد يؤيد ذلك أنه في التأمين من المسؤولية، وحيث يسقط التزام المؤمن في حالة الخطأ العمدي وأيضا في حالة الخطأ التدليسي (أو الغش) يتم تقدير أثر حالة الأعمال الإحتيالية الصادرة من المؤمن له والمكونة للخطأ التدليسي على المتعاقد معه الذي أصابه ضرر من جراء هذه الأعمال.

ومؤدى ذلك أنه يلزم لوجود الخطأ العمدي في أنواع التأمين الأخرى غير التأمين من المسؤولية، أن يريد المؤمن له بفعله الإرادي، فضلا عن إيقاع الضرر، جعل المؤمن ملتزما بدفع مبلغ التأمين أو يتوقع أن فعله سيؤدي إلى ذلك، لأن فعله هذا يؤدي إلى حدوث الخطر المؤمن ضده.

وعلى العكس من ذلك لايشترط في التأمين من المسؤولية أن يريد المؤمن له بفعله إحداث الخطر الذي يتجسد على ماسوف نرى في المطالبة القضائية أو الودية الصادرة من المضرور ضد المؤمن له بتعويض ما أصابه من ضرر. فهذا أمر لايتوقف على محض إرادة المؤمن له، بل إن أمره متروك للغير وهو المضرور، ويكفي فقط أن يريد المؤمن له نتيجة أخرى أو يتوقعها، غير إلزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين له أو للمضرور.

هذه النتيجة تتمثل في إحداث الضرر بهذا الأخير... إلخ[1]. وعلى هذا الأساس، لايصح التأمين إلا من الحوادث التي تحصل نتيجة تدخل عامل خارجي عن إرادة أحد المتعاقدين أو كليهما، ويمكن إيراد بعض النماذج لبطلان عقد التأمين إذا عاد حصول الحادث إلى أمور غير الأمور الآتية :

1- **فعل الطبيعة** : أمطار غزيرة تتلف المحصولات المؤمن عليها .

2- **الصدفة** : مثل نشوب حرب .

3- **إرادة الغير** : مثل حالة القاتل للمؤمن على حياته، والسارق الذي يسرق منقولات مؤمن عليها .

(1) ـــ **راشد (راشد)** : مرجع سابق ، ص 51.

4- **إشتراك إرادة الغير مع إرادة المؤمن له** : مثلما هو الحال بالنسبة لإرادة الفتاة المخطوبة للزواج تشترك مع إرادة طالب الزواج المؤمن لصالح نفسه عند الزواج باعتبار الزواج حادث (خطر) سعيد .

وبناء على ماتقدم يمكن إعتبار عقود التأمين باطلة في الأمثلة الآتية :

1- عقود التأمين التي يكوم بموجبها للمؤمن القيام بالتقاضي وتحمل نفقات ذلك لصالح المؤمن له في حالة ما لو علق المؤمن التزامه بالضمان على تقديره الشخصي.

2- عقود التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة من إرتكاب الحوادث العمدية بفعل المؤمن له، باستثناء الأضرار المادية المباشرة اللاحقة بالأشياء (المنقولات) المؤمن عليها من جراء الإسعافات وتدابير الإنقاذ[1].

ولقد ورد هذا الحكم والإستثناء في المادة (638) من القانون المدني الوطني الملغاة، ويبدو أن مضمونها قد نقل إلى المادة (46) من الأمر رقم : 95- 07 بصدد التأمين ضد الحريق، وتنص على ما يأتي : " تغطى بواسطة التأمين من الحريق وتدخل في حكم الأضرار الناجمة عن الحريق الأضرار المادية والمباشرة اللاحقة بالأشياء المؤمن عليها من جراء الإسعافات وتدابير الإنقاذ ".

فالتأمين في المثال السابق يكون باطلا لأن المؤمن له يتعمد تحقيق الخطر، يكون قد إرتكب خطأ عمديا والمقصود بذلك يعني أنه قد إرتكب الفعل بنية إيقاع الخطر واستحقاق الضمان، من دون مراعاة لما إذا كان قانون العقوبات يعاقب على ذلك الخطأ المرتكب أم لا، لأن الإهمال قد يعاقب عليه جنائيا ولكن ذلك ليس مانعا من أن يسمح القانون بالتأمين ضده فعلا، ولذلك قيل بأن الخطأ الجسيم يقبل التأمين والخطأ العمدي لايقبل التأمين، وفي هذا الإطار إذا كان المؤمن يدعي تحلله من الضمان لأن المؤمن له قد تعمد إحداث الخطر، يجب عليه إثبات أن المؤمن له يدرك أو يعلم أو يستأثر الفعل المؤدي إلى حدوث الضمان (الخطر) .

---

(1) ـــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق ، ص 172.

وتأسيسا على ذلك فإن خطأ المؤمن له في توجيه الفعل لايعفي المؤمن من الضمان باعتبار أن الجاني، رغم قيام مسؤوليته الجنائية عن فعل عمدي، لم يرد إلا تحقيق النتيجة دون الفعل نفسه، وتوضيحا لهذا أورد حكما فرنسيا[1] قضى بأن إنحراف السيارة التي دفعها المؤمن له في اتجاه زوجته ليتخلص منها ومن دعوى الطلاق التي رفعتها، مما ترتب عليه مقتل أخرى كانت تسير في نفس الطريق لا يؤثر على استحقاقه لمبلغ التأمين لأنه وإن كان قد أراد الفعل وهو القتل ، فهو لم يرد النتيجة التي تحققت وهي مقتل السيدة الأخرى .

هذا الحكم يليق الوقوف عنده قليلا لأنه يتعارض مع قاعدة أصولية شهورة :" عدم جواز استفادة الجاني بأية حال من جريرته " حيث علق عليه البعض باثارته للدهشة . وعلى العكس يكون مثل هذا الحكم محبذا في حالة ما لو حكم به لو أن المؤمن له أطلق عدة رصاصات على سيارة بها بعض المجرمين وانحراف احداهما وإصابتها لغيرهم في مقتل ، فهذا لا يؤثر على قيام الضمان وفي هذا الخصوص اذكر الحلات الآتية :

ثالثا : أثر القصد أو عدمه لإحداث الخطر على الضمان

أ - تأمين المؤمن له من خطر الحوادث العمدية التي تصدر ممن هو مسؤول عنه:

ويقصد بذلك الأخطاء العمدية التي يرتكبها أشخاص يكون المؤمن له مسؤولا عنهم قانونا كما هو الشأن في علاقة التبعية التي تربط المتبوع بتابعيه حيث أن صدر العلاقة هذه غالبا ما يكون نصا قانونيا (القاصر يتبع الولي، والعامل يتبع رب العمل) أو يكون مصدر لعلاقة التبعية إتفاق (الوكيل يتبع الموكل) كما يكون المصدر قضائيا (تبعية ناقص الأهلية للقيم أو الوصي) .

فإذا أبرم المؤمن له عقد تأمين مع المؤمن موضوعه ضمان هذا الأخير مسؤولية الأول على الأعمال الضارة بالغير التي تصدر من واحد من هؤلاء التابعين ولو كانت أفعالهم متعمدة، فإن عقد التأمين على هذا النحو يعتبر عقدا قانونيا مستوفيا لأركانه، لأن القانون لايحظر غير تأمين الأفعال العمدية الصادرة من نفس المؤمن له ذاته لا الأفعال العمدية التي تصدر من غيره، وقد سبق أن أوردت النص القانوني الخاص بذلك فيا سبق، المادة (1/12 ج) من الأمر رقم : 95 – 07، والمادة (640) مدني جزائري الملغاة، ويترتب عن ذلك

(1) ـــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 191. أنظر الحكم في TGI. Caen 11 Mars 1968, Gaz. Pal. 1968.2.91 Note MM .. Oct هامش 38، ص 191 المذكور .

مثلا لو أن التابع المستفيد من التأمين قتل المؤمن له المتبوع (في التأمين على حياة هذا الأخير) فلايؤدي إلا على حرمان التابع (القاتل) دون ورثة المتبوع المؤمن على حياته الآخرين، فهؤلاء يؤول إليهم مبلغ التأمين ويقتسمونه بحسب أنصبتهم الشرعية.

ب - التأمين من الأخطار العمدية الصادرة من ممثلي الشخص المعنوي أو الإعتباري[1]:

إن هذا النوع من التأمين لايعتد به القانون لأن الخطا الصادر من ممثل الشخص المعنوي يعد خطأ شخصيا صادرا من الشخص المعنوي نفسه[2] بل يعتد بالخطأ العمدي الصادر من ممثليه بشرط أن يكون هذا الخطأ قد إرتكب أثناء تأديتهم لوظيفتهم، فهذا الخطأ يفترض أنه قد صدر من الشخص المعنوي. لأنه لما يبرم التأمين بواسطة نائب المؤمن له مثلا فالخطأ العمدي الذي لايشمله ضمان المؤمن هو الخطأ الذي يصدر من المؤمن له (الأصيل) لا الخطأ الذي يصدر من النائب .

نخلص من هذا إلى أن الخطأ العمدي الذي يمتنع التأمين ضده يشترط فيه شرطان :

1- أي أن يتضمن الفعل إرادة من المؤمن له وإدراك لنتيجته. أي يتعمد المؤمن له بفعله الإرادي تحقيق الخطر.

2- يشترط أيضا أن يصدر الخطأ العمدي من شخص بالذات هو كقاعدة المؤمن له.

ويلاحظ في هذا الخصوص أن قواعد تحديد الشخص الذي يصدر منه الخطأ العمدي، وبالتالي يمتنع تأمين تعمده، تختلف بحسب نوع التأمين، ومن هذا المنطلق يمكن أن يكون هذا الشخص هو المتعاقد (المؤمن له) كما قد يكون هو المستفيد من التأمين أو كذلك قد يكون صاحب المصلحة، ففي التأمين على الأشياء المؤمن له هو ما لك الشيء أي له المصلحة كقاعدة في الأحوال المألوفة في المحافظة على الشيء وغالبا ما تجتمع في شخص واحد صفات صاحب المصلحة والمتعاقد مع شركة التأمين والمستفيد من التأمين.

---

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق ، ص 179.

(2) ــ **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 192.

ومن التأمين من المسؤولية يقصد بالمؤمن له الشخص الذي قصد بالتأمين ضمان مسؤوليته سواء في ذلك كان هو المتعاقد مع شركة التأمين أو سواء أكان التأمين قد أبرم لحسابه أو لمصلحته.

وفي التأمين على الأشخاص لا يعتد فقط بالخطأ العمدي الذي يرتكبه المستفيد من التأمين ولكن يعتد كذلك بالخطأ العمدي الصادر من المؤمن عليه، كما يعتد بالخطأ العمدي الذي يرتكبه المتعاقد مع شركة التأمين وهذه الفرضيات كان منصوصا عليها في القانون المدني قبل إلغاء النصوص الخاصة فيه بموجب قانون التأمينات 80-09[1] وأعيد صياغتها في الأمر الجديد رقم: 95-07 ولا سيما المادة (72) منه، (73) عندما كان قانون: 80-09 ينظمها في المادتين: 69-70 منه. والجديد بالملاحظة أن الإثبات في هذه الحالات يكون سجالا بين المؤمن والمؤمن له والذي نجح في إدعائه يكسب الدعوى سواء المؤمن له بإثبات إنتقاء تعمد الفعل، أو المؤمن بإثبات توافر القصد وترتيب النتيجة. وقد نصت الفقرة الرابعة (مثلا) من المادة (72) من الأمر رقم: 95-07 "وتقابل- قديما- الفقرة2 من المادة (628) مدني جزائري، على أنه:" يقع عبء إثبات إنتحار المؤمن له على عاتق المؤمن، ويقع عبء إثبات فقدان وعي المؤمن له على المستفيد". وهذا النص يفيد أن الأصل أن يلتزم المؤمن إلتزاما كاملا ويبقي كذلك إذا كان سبب إنتحار المؤمن على حياته (فعل عمدي) مرضا أفقد المريض وعيه أي إرادته فهو أصل لا يرد عليه أي إستشناء. أي لا يجوز الإتفاق على إستبعاد الضمان في حالة الإنتحار غير الإرادي لأن في مثل هذا الإتفاق إذا ورد في بوليصة (وثيقة) التأمين مخالف لنص القانون لتعارضه ومصلحة المستفيد من التأمين[2].

ويجوز كذلك التأمين من الخطأ العمدي المستند إلى مبررات قوية تقبلها مقتضيات الآدب والنظام العام كما هو الشأن بالنسبة لإرتكاب الخطأ العمدي تأدية لواجب إنساني أو حماية لمصلحة عامة(موت المؤمن على حياته من أجل إنقاذ غريق- تحطيم المال المؤمن عليه من أجل حماية مال عام....إلخ) وكذا حالة الدفاع الشرعي، كما لو قتل المؤمن له حيوانا مؤمنا عليه هدد حياته.

---

(1) ــ أنظر المواد رقم 628، 629 الملغاة من القانون المدني.

(2) ــ أنظر تفصيلا اكثر ، **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق ، ص 173 وما بعدها .

رابعا : إعتداد المشرع الجزائري بالخطأ العمدي للمؤمن له

وفيما يتعلق بالتأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات في هذا الصدد فقد إعتد قانون التأمين الإجباري في الجزائر بالخطأ العمدي للمؤن له وخطأ قائدا المركبة البرية ذات المحرك، وبصفة عامة الأخطاء العمدية لكل من المالك، ومكتب العقد بجانب السائق ومسبب الحادث ضمن الشروط المنصوص عليها في المادة (13) من الأمر رقم 74-15، وهذا ما أشارت إليه المادة (2/8) من الأمر المذكور، مع الإشارة أن مسبب الحادث يمكن أن يكون تابع المؤمن له وكل من يعتبر التأمين يغطي مسؤوليته (الزوج، الأصول، الفروع). لكن هذا الإعتداد لا يعفي المؤمن من أداء مبلغ التعويض إلى الضحية في حادث السير، وإن كان يعفيه تجاه المؤمن له مما يسمح للمؤمن بعد حير ضرر الضحية بالرجوع على المؤمن له لإسترداد ماقدمه من تعويض للمصاب. أي العبرة في الإعتداد بالخطأ العمدي هي بالخطأ العمدي الذي يصدر من الأشخاص الذين يغطي التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية من حوادث السيارات مسؤوليتهم.غير أنه يلاحظ فقط أن رجوع المؤمن على المؤمن له لا يكون إلا في حالة سقوط حق هذا الأخير لتعمده الخطأ. فقد قضت محكمة بروكسل تطبيقا لذلك في 1968/10/21- القضاء المقارن ف(497) ص (214) [1] أنه لا يعتد بخطأ التابع لأن الخطأ المسقط للضمان يجب أن يصدر من المؤمن له شخصيا. وهذا هو عين ما سبق أن ذكرته فيما سبق والذي أوردته المادة (12) من الأمر رقم: 95-07 وغيرها وكذلك المادة (13) من الأمر رقم: 74-15، بحيث يمكن بناء على النص الأخير، أي المادة (13) من الأمر رقم : 74-15 أن يستنتج تحلل المؤمن من الإلتزام بالضمان بنسبة درجة خطأ المؤمن له، كما هو الحال في القانون السويسري المادة (2،3/14) أي بعبارة أخرى يسقط إلتزام المؤمن في صورة تخفيض مبلغ التأمين بدرجة تتناسب مع درجة سببية هذا الخطأ، أو بقدر إشتراكه في أحداث الضرر [2].

وأخيرا أعود لأخلص إلى أنه يجب في الخطر أن يستجيب للشروط الفنية للتأمين حتى يقبل تأمينه كما يجب أن يستوفي من الناحية القانونية أن يستوفي أيضا بعض الشروط من

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق ، ص 190، هامش رقم 1 .
(2) ــ **أحمد (شرف الدين)** : المرجع نفسه ، ص 188.

حيث محله وسببه. فلا يجوز التأمين (حسب القواعد العامة) أن يكون سببه أو محله مناقضا للنظام العام والآدب وهذا ما تنص عليه المادتان (96)،(97) من القانون المدني الجزائري، ويستنتج من ذلك كذلك أن المقصود بالمحل المشروع يعني فكرة التأمين من الخطأ العمدي للمؤمن له تنسجم وفكرة المشروعية ولا كذلك مع النظام العام والآدب والشيء نفسه يقال بالنسبة لمشروعية السبب والمثال على عدم مشروعية السبب رغم مشروعية المحل يتجسد في الآتي: لو عقد المؤمن له تأمينا من مسؤوليته عن حادث سير سيارته وكان دافعه إلى ذلك أن يسلمها لغيرة ليدهس بها أحد من يريد الإنتقام منه.

كذلك عدم جواز التأمين على الأخطار المترتبة على الإتجار في المخدارات وعمليات التهريب لمخالفة الأمرين القوانين الوطنية تأمينا من الأخطار المصادرة والنقل. ولا يجوز التأمين لمخالفة السبب للآداب على بيوت الدعارة أو القمار ضد الحريق والتأمين على الحياة لصالح الخليلة(1) ومادام المقام يتضمن دراسة الخطر القابل للتأمين تجدر الإشارة إلى أن هناك أخطار غير قابلة للتأمين إتفاقا أو قانونا وذلك على التفصيل الآتي:

خامسا : الإستبعاد من الضمان

أ - الإستبعاد الإتفاقي لبعض الأخطار

يمكن أن يتعين الخطر المضمون صراحة في وثيقة التأمين أو عن طريق الإستبعاد فبعض الأخطار تستبعد وهذا يفيد معنى أن الأخطار التي لم تستبعد تكون مغطاة بالتأمين بشرط أن يكون الإستبعاد قاطعا محددا وإلا عد باطلا، فلا ينبغي أن يكون بعبارات عامة أو غير محددة وعبء الإثبات بشأنه يقع على المؤمن ولمحكمة النقض سلطة مراقبة هذا متى ما إستخلص قاضي الموضوع وجوده من عدمه كما يجوز للمؤمن التزول عن هذا الشرط صراحة أو ضمنا فلا يتمسك به تجاه المؤمن له أو الضحية أو المستفيد حسب الأحوال. مع الإشارة هنا أن المؤمن يملك التمسك بشرط الإستبعاد إن كان منصوصا عليه في العقد تجاه المضرور في حوادث السيارات (التأمين من المسؤولية) فيما لو حصل الحادث وكان الخطر الذي يمثله

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : المرجع نفسه ، ص 192، وما بعدها .
- **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 193، وما بعدها .
- **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 160 et 161 .
- **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 79 et S .

هو السبب القريب لحدوثه الذي إتفق على إستبعاده من تغطية المؤمن كما لو وقع حـــادث السير بسبب عدم حيازة قائدة المركبة على رخصة القيادة وكان مثل هذا الحادث منصوصا على إستبعاده في الوثيقة[1] وكما لو إشترط في وثيقة التأمين من السرقة إستبعاد الضمان في حال تمت السرقة خلال تواجد الشيء المؤمن عليه ضد السرقة (السيارة مثلا) في مســـرح إضطراب شعبي. إذن يجوز الإتفاق على التأمين من بعض الأخطار بشرطين: تحديد الخطــر الذي يضمنه المؤمن تحديدا دقيقا وبغير مخالفة لنصوص قانونية ويمكن إســتخلاص هــذا الشرط من الرجوع إلى الأمر رقم 74-15 والمرسوم التطبيقي حيث يحددان تحديــدا دقيقــا الأخطار المستبعدة من الضمان ووضوح تام وإذا أراد أطراف عقد التــأمين أن يســتبعدوا خطرا ما من الضمان عليهم ولا سيما المؤمن- أن يحددوه بدقة[2]. (راجــع خاصــــــة) المادة (3) من المرسوم المذكور بل إن بعض الأحكام القضائية إستلزمت أن يكون الإستبعاد محررا في الوثيقة أو الملحق ويشكل مميز والإستبعاد دائما لا يفترض فلو إتفق على إســتبعاد المؤمن (مثلا) ضمانه الحوادث والأضرار التي تنجم عن إستعمال ســيارة غــير صــالحة للإستعمال وقت الحادث، كان هذا الشرط ينطوي على المعنى الذي شملتـــــــه المــادة (622) مدني جزائري، بإعتباره خرقا للقوانين واللوائح التنظيمية وهو قانوني وصحيح لأنـــه محدد رغم أن قانون المرور يعتبر ذلك الإستعمال مخالفة قانونية من مخالفات قانون المرور.

فهذا الشرط غير مخالف للنظام العام ،بل إن الغرض منه رغبة مشروعة للتقليص مـــن دائرة المسؤولية بإستبعادها بعض صور الخطر التي من طبيعتها أن تجعل الحادث المؤمن منـــه أكثر إحتمالا. فلا يكون الشرط باطلا، والعكس يكون غير محدد وبالتالي باطلا إذا إستبعد من الضمان كل تصرفات المؤمن له التي تقع وتتضمن مخالفة لقانون معين دون تحديد نـــص معين (كالشرط الذي يقضي بإسبعاد الضمان لتجاوز المؤمن له في قيادة ســيارته الســـرعة

(1) ــ **أحمد (شرف الدين)** : المرجع نفسه ، ص 198، هامش 3 .

- **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 79 et S .

- **محمد حسام محمود لطفي** : مرجع سابق ، ص 199، وما بعدها .

(2) - **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 81 - 82.

القانونية، أو عندما يكون في حالة السكر) إذا لم يكـــن للمخـــالفتين دخـــل في تحقـــق الحادث[1].

ب - الإستبعاد القانوني لبعض الأخطار

تنص المادة (39) من الأمر رقم: 95-07 على ما يأتي : " لا يتحمل المؤمن مســـؤولية الخسائر و الأضرار التي تتسبب فيها الحرب الأجنبية إلا إذا إتفق على خلاف ذلك...".

فلما كان الخطر هو العنصر الأساسي في عقد التأمين، لأنه هو المحل عينـــه في هـــذا العقد، لذلك فطبقا للقواعد العامة، يجب أن يكون حقيقيا ومشروعا - كما سبق الذكر - إذ لا يمكن مثلا تأمين الغرامة الجزائية لأنها عقوبة. وعليه ومادام الخطر يتميز بتلـــك الميـــزات فيجب تشخيصه في كل ما يكون خارج محيطه أو حدوده. أي رسم كل مـــا هـــو غـــير مضمون. أو بمعنى آخر تحديد كل ما هو مؤمن حقيقة.

ولذلك فقد إستبعد القانون من دائرة التعاقد بعض الأخطار بالنظر إلى مقتضيات تقنية كالأخطار (أو الأخطاء) العمدية من المؤمن له أو من المستفيد[2] ولا أريد التوسع في هذا البند فقد سبقت الإشارة إليه مرار.

2 - القســـــط

قدمت فيما سبق[3] أن المحل في عقد التأمين يتكون من أربعة عناصر أولها الخطر وقد إنتهيت من تناوله وإنتقل الآن إلى العنصر الثاني وهو القسط كمحل في عقـــد التـــأمين أو كعنصر أساسي هو الآخر فيه. فما هو القسط إذن في التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنيـــة عن حوداث السيارات؟

للإجابة على ذلك يحسن مراعاة أولا أن القسط في المسؤولية المدنية المؤمن منها يراعى فيه ما قد يضاف إليه من قيمة على قيمته الصافية تمثل إعباءا جديدة كما هو الحـــال فيمـــا يتعلق مثلا بالنسبة لتمويل صندوق التعويضات الخاص، وغيرها من إعباء أو عوامـــل ذات

---

(1) ـــ أنظر المادة 2/14 من قانون المرور رقم 87 – 09 المؤرخ في 1987/02/10 ... وكذلك المادة 17 منه ... إلخ.

(2) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 161 et S.

(3) ـــ راجع ما سبق ، ص 264 من هذا الفصل .

ـــ من العوامل الإقتصادية المؤثرة في تحديد قيمة القسط إنخفاض قيمة النقود (التضخم).

طبيعة إقتصادية وإحصائية، أو تجارية، أو إدارية أو ضريبية وهذه كلها تتدخل في تحديد قيمة القسط إلى جانب عامل المدة.

والقسط هو مقابل التأمين، أو هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن له إلى المـؤمن في مقابـل تحمل هذا الأخير تبعة الخطر المؤمن منه بموجب عقد التأمين، حتى أن البعض قد إعتبر القسط في عقد التأمين بمثابة الثمن في عقد البيع والأجرة بالنسبة لعقد الإيجار[1].

ولا ينعقد عقد التأمين إذا إنعدم محل إلتزام المؤمن له بدفع القسط لما يمثله محل إلتـزام المؤمن له من دور في بناء محل عقد التأمين[2] لما يمثله القسط من ضرورة قانونية وفنيـة في عملية التأمين. ولتعلق الخطر والقسط بوثاقة فرضت على المؤمن أن يعمل على إيجاد تناسب بينهما حتى يحقق التوازن بين الإيرادات والنفقات في العمل التأميني.

إن القسط قد يكون مرادفا للإشتراك في جمعيات التأمين التعاونية أين يكون مـتغيرا، حيث هو في شركات التأمين المساهمة (التجارية) ثابتا وتدخل في تحديد قيمة القسط عوامل كثيرة، ولذلك يتكون من عدة عناصر، وأمكن تمييز القسط أو تكونه من عنصرين:

الأول : القسط النظري أو الصافي: هذا القسط أو العنصر يعادل قيمة الخطر طبقا لما تحدده عمليات الإحصاء.

الثاني : الإضافات أو الأعباء أو علاوات القسط: وهي المصروفات اللازمة لقيـام هيئة (شركة) التأمين بمهامها.

ومن جمع هذين العنصرين (القسط الصافي - والعلاوات) ينتج ما هو معـروف بـ (القسط الفعلي) الذي يجب على المؤمن له تسديده للمؤمن. وأكتفي بهـذا بالنسـبة للقسط لأن كيفية تحديد كل عنصر من العنصرين السابقين تقوم على الإحصاء والحسابات وهذه تخرج عن المجال القانوني برأيي وقبل الإنتقال إلى المسألة الثالثة ألاحظ فقط بأن القسط - لإرتباطه الشديد بالخطر- يزيد كلما إزداد الخطر (أو تفاقم) وينقص أو يستقر كلمـا

(1) ــ **محمد محمود حسام لطفي** : مرجع سابق ، ص 203 ، المتن، وهامش رقم 75 .

(2) ــ **أحمد (شرف الدين)** : المرجع نفسه ، ص 215. وانظر كذلك : **د. أبو زيد عبدالباقي مصطفى** : مرجع سابق ، ص 280 . **لامبير فاقر** : قانون التأمينات، مرجع سابق ، ص 202 .

نقص أو إستقر الخطر. أما إذا إنعدم الخطر، فإن عقد التأمين ينعدم وبالتالي يسقط إلتزام المؤمن بتسديد القسط لإنعدام سببه إضافة إلى المدة[1].

3 ـ المبلغ المؤمن به

المسألة الثالثة التي تتعلق بالمحل والسبب في عقد التأمين على إختلاف أنواعه هي أداء المؤمن (عهدة المؤمن) [2] المحل الرئيسي الذي تعهد المؤمن بدفعه للمؤمن له أو المستفيد عند تحقق الخطر المؤمن منه (المسؤولية المدنية - الوفاة- الحريق...إلخ).

ومبلغ التأمين من زاوية نظر المؤمن هو نقدي دائما في حين قد يكون نقديا أو عينيا من زاوية نظر المؤمن له أو المستفيد. وأداء المؤمن يكون معلقا على شرط إذا كان الخطر غير محقق الوقوع (خطر المسؤولية أو السرقة مثلا) ويكون مضافا على أجل إذا كان الخطر محقق الوقوع (الوفاة) راجع تعريف المادة (619) مدني جزائري[3].

وفي التأمين من المسؤولية، حيث يجد تدخل المؤمن في الدعوى مبررا له في التأكد من إستعمال عميله لسائر الوسائل المسموح بها قانونا لتبرئة ساحته دون أن ينال ذلك من إنصراف إلتزام المؤمن الأصلي إلى دفع التعويض الذي يحكم به على العميل (أي خدمات شخصية وسداد مبالغ نقدية) ويتحدد حجم أداء المؤمن تبعا لنوع التأمين :

أ - **فهو في التأمين على الأشخاص يختلف عنه في التأمين من الأضرار:** وأن سبب هذا الإختلاف مبني على أساس سيادة مبدأ التعويض النسبي في التأمين من الأضرار في حين يسود في النوع الأول مبدأ التعويض.أي دفع مبلغ التعويض المخصص كاملا عند حصول الخطر المؤمن منه أو عند حلول الأجل دون زيادة أو نقصان أو عند حلول الأجل المتفق عليه، فالمؤمن في التأمين على الأشخاص يدفع للمؤمن له أو المستفيد المبلغ المؤمن به، بغض النظر عما إذا كان المؤمن له قد أصيب بضرر أم لا، إذ المؤمن يلتزم بالضمان ولو لم يقع بالفعل الضرر " مثال : ذلك لو إستمر المؤمن على حياته إلى أجل معين أو زواجه أو ولادة طفل له "، حيث في مثل هذا النوع من التأمين يقال بافتقاده للصفة التعويضية، وعلى

(1) ــ **محمد محمود حسام لطفي** : مرجع سابق ، ص 205 .
(2) ــ **السنهوري** : رقم 563 ، ص 1148 .
(3) ــ **محمد محمود حسام لطفي** : المرجع نفسه ، ص 214 .

ذلك نصت المادة (60) من الأمر رقم 95- 07 على الآتي : " التأمين على الأشخاص إتفاقية إحتياطيا بين المؤمن له والمؤمن، ويلتزم بموجبها المؤمن بأن يدفع للمكتتب أو للمستفيد المعين مبلغا محددا، رأسمالا كان أو ريعا، في حالة تحقق الحادث أو عند حلول الأجـــل المنصـــوص عليه في العقد... " ويترتب على هذا النص أن المؤمن له بإمكانه بالإضافة إلى حصوله على هذا المبلغ أن يحصل على مبلغ أو مبالغ أخرى عن تحقق الخطر المؤمن منه أيا كان منشـــأها كأن يكون عقد أبرمه تأمينا على ذات الخطر أمام مؤمن آخر أو أن يكون تعويضـــا عـــن مسؤولية تقصيرية حكم بها لمصحته بصفته مضرورا (مثل أن يصاب المؤمن على حياتـــه في حادث مرور جراء تدخل سيارة مؤمن عليها إلزاميا).

ب - **أما في التأمين من الأضرار :** فإن هذا النوع من التأمين يسوده المبدأ التعويضي، لذلك فحجم أداء المؤمن (التزامه بالتعويض) للمؤمن له أو للمستفيد محكوم بحجم أو بمدى الضرر الذي أصاب أو يصيب هذا المؤمن له أو ذلك المستفيد (أو المضـــرور في حـــوادث السيارات مثلا) عن تحقق الخطر المؤمن منه وذلك في حدود مبلغ التأمين وقيمة الشئ المؤمن عليه .

ولتوضيح أكثر في سبيل تحديد مبلغ التأمين ومداه الذي يلتزم به المؤمن في التأمين من الأضرار، إشرح العناصر الثلاثة التي تؤثر فيه على التوالي كما يلي :

1- **الضرر :** إذا لم يلحق المؤمن له أو المستفيد ضرر فلايحصل على شئ من مبلغ التأمين، وعلى ذلك يجب على أي منهما إثبات الضرر إن وجد وإلا تحلل المؤمن من التزامه بتسديد مبلغ التأمين، ويمكن تبعا لذلك إستنتاج أمرين مادام أن هذا النوع مـــن التـــأمين ذا طبيعة تعويضية :

الأول : عدم جواز الجمع بين مبالغ التأمين حتى ولو تعددت وثائق التأمين التي أبرمت لتغطية نفس الخطر.

الثاني : عدم جواز الجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض من طرف المـــؤمن لـــه أو المستفيد إذا إجتمعت في أحدهما صفة المؤمن له والمضرور في واحـــد منـــهما (أي في ذات الشخص).

فينفرد المؤمن له أو المستفيد بمبلغ تأمين واحد، ولايمكنه أن يجمع بين هذا المبلغ الأخير ومبالغ أخرى إستحقت له بمناسبة تحقق نفس الخطر ولو كان مصدرها عقد تأمين آخر أو حكما بالتعويض لصالحه بصفته مضرورا، وهذا تطبيقا لنص المادة (30) من الأمر رقم : 95- 07 حيث قضى بما يلي : " يخول تأمين الأموال للمؤمن له، في حالة وقوع حادث منصوص عليه في العقد، الحق في التعويض حسب شروط عقد التأمين، ولايمكن أن يزيد هذا التعويض على مقدار إستبدال المال المؤمن عليه وقت وقوع الحادث.

يمكن أن ينص العقد على تحمل المؤمن له تخفيضا من التعويض في شكل حق يقتطع منه على أن يحدد ذلك مسبقا ".

2- مبلغ التأمين : يجب ألا يتجاوز ما يدفعه المؤمن للمؤمن له أو المستفيد كتعويض عن تحقق الخطر المؤمن منه المبلغ المتفق عليه في وثيقة التأمين، بحيث تتحدد قيمة أداء المؤمن بأقل القيمتين : قيمة الضرر أو قيمة مبلغ التأمين وهذا ما أشارت إليه المادة (623) مدني جزائري بقولها : " لايلتزم المؤمن في تعويض المؤمن له إلا عن الضرر الناتج من وقوع الخطر المؤمن منه بشرط ألا يجاوز ذلك قيمة التأمين "، وهذا النص يعتبرحكما خاصا بالتأمين من الأضرار[1] وهذا لمنع المؤمن له من الغش أو من تحقيق الربح إضرارا بالمؤمن، لذلك إذا قلت قيمة الضرر الفعلي الذي لحق المؤمن له أو المستفيد عن قيمة التأمين، فلا يدفع المؤمن إلا قيمة الضرر الفعلي، وذلك إعمالا لخاصية الصفة التعويضية لعقد التأمين من الأضرار. كذلك في حالة العكس، إذا زادت قيمة الضرر الفعلي عن قيمة مبلغ التأمين فلن يدفع المؤمن للمؤمن له أو المستفيد إلا مبلغ التأمين، ويتحمل الواحد أو الآخر من الأولين (المؤمن له، أو المستفيد) بما زاد من قيمة ضرره الفعلي عن مبلغ التأمين إحتراما للحد الإتفاقي الذي على أساسه حدد المؤمن أقساط التأمين.

---

(1) ــ راجع كذلك المادة 621 مدني جزائري، وانظر :

- **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 158 et S .

- المادة 2/12 من الأمر رقم : 95- 07.

وانظر **محمد محمود حسام لطفي** : مرجع سابق ، ص 216 وما بعدها .

***3*- قيمة الشئ المؤمن عليه** : أذكر هنا بما سبق توضيحه من أن المؤمن يلتزم بأن يدفع للمؤمن له قيمة الشئ المؤمن عليه شريطة ألا تتجاوز مبلغ التأمين، وفي هذا المقام تكون القيمة الواجب على المؤمن دفعها محدودة في واحدة من ثلاثة صور أوفروض :

الفرض الأول : عندما يتساوى مبلغ التأمين مع قيمة الشئ المؤمن عليه عند تحقق الخطر، فإن في هذه الحالة يلتزم المؤمن بدفع مبلغ التأمين المتفق عليه لإتحاد قيمة الضرر مع الحد الإتفاقي المذكور في الوثيقة ، مثال ذلك : لو أن مؤمنا له ما أمّن على سيارته ضد السرقة أو على مسكنه من الحريق وحدث أن إتفق على مبلغ تأمين السيارة بمليون دينار والمترل بخمسة ملايين دينار، فإذا حصلت سرقة السيارة في يوم كانت قيمتها تساوي فيه مليون دينار، التزم المؤمن بأن يدفع للمؤمن له مبلغ تأمين يساوي مليون دينار، وكذلك الأمر بالنسبة لحريق المترل لو كان الحريق حصل والمترل مازال يساوي قيمة المبلغ المؤمن (05 مليون دينار) .

الفرض الثاني : زيادة قيمة التأمين (مبلغه) عن قيمة الشئ المؤمن عليه وقت تحقق الخطر، وهذا ما يعرف بالتأمين الزائد، أو المغالي فيه، ففي هذه الحالة لايدفع المؤمن للمؤمن له (أو العميل) سوى قيمة السيارة في المثال المتقدم أو قيمة المترل الفعليتين، لا القيمة الزائدة أو المغالى فيها حسب الوثيقة، أي مليون دينار للسيارة أو خمسة ملايين للمترل لا 150 مليون دينار لو قدرت السيارة يوم التأمين عليها بسعر مغالي أو سبعة ملايين دينار لو قدر المترل بسعر مغالي كذلك، لأن المؤمن له لايستطيع أن يحصل على مبلغ من المؤمن يجاوز ما أصابه من ضرر جراء الحادث.

الفرض الثالث : نقصان مبلغ التأمين عن قيمة الشئ المؤمن عليه وقت تحقق الخطر، ويصطلح على تسمية هذه الفرضية بالتأمين الناقص أو البخس، فلا يحصل المؤمن له أو المستفيد من المؤمن إلا على ذلك المبلغ الناقص رغم أن الضرر الذي يحدث يزيد عن قيمة المبلغ المؤمن به.

ولو أريد التوضيح بمثال السيارة السابق يمكن تصور هذه الفرضية كما يلي : لو أن قيمة السيارة يوم التأمين الحقيقية واحد مليون دينار وأمّن عليها بمبلغ قيمتها. فهذا التأمين

تساوي فيه مبلغ التأمين مع قيمة الشئ المؤمن عليه، فإذا حدث وأن إرتفعت قيمة السيارة يوم حصول السرقة إلى 1.2 مليون دينار مثلا تحققت حالة ما يسمى التأمين الناقص، أي لايحق للمؤمن له أو المستفيد أن يتقاضى من المؤمن إلا واحد مليون دينار وذلك إعمالا لبند الوثيقة والذي على أساسه حدد سعر القسط الذي هو جزء من مبلغ التأمين، واحد مليون دينار ، وليس على اساس 1.2 مليون دينار.

إن هذا الفرض الأخير (أو الثالث) يثير في التطبيق بعض المسائل كقاعدة النسبية، ومسألة تجنبها ببعض البنود الإتفاقية، ولا أرى أهمية لعرضها أو تفصيلها[1].

لقد نصت على هذه القاعدة النسبية المادة (32) من الأمر رقم : 95- 07 بقولها : " إذا إتضح أن تقديرات قيمة المال المؤمن عليه تفوق المبلغ المضمون يوم الحادث، وجب على المؤمن له تحمل كل الزيادة في حالة الضرر الكلي، وتحمل حصة نسبية في حالة الضرر الجزئي، إلا إذا كان هناك إتفاق مخالف ".

4- المصلحة في التأمين : تنص المادة (29) من الأمر رقم: 95- 07 على أنه : " يمكن لكل شخص له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو في عدم وقوع خطر، أن يؤمنه ". وكان سبق وأشرت في هذا الخصوص إلى المادة (621) مدني جزائري بصدد الحديث عن مشروعية السبب والمحل[2]، وأرى من المفيد إيرادها لما في ذلك من فائدة في شرح المعنى المقصود من المصلحة في التأمين أو المصلحة التأمينية في مختلف أنواع التأمين حيث نصت على أنه : " تكون محلا للتأمين كل مصلحة إقتصادية مشروعة تعود على الشخص من دون وقوع خطر معين ".

من مقاربة هذين النصين يتضح أن المبدأ في محل التأمين أن يكون مصلحة إقتصادية مباشرة وقد تكون غير مباشرة ، ومن ناحية كذلك يجب أن تكون مشروعة في كل الأحوال والا تعارضت مع النظام العام والآداب.

---

(1) ـــ **محمد محمود حسام لطفي** : مرجع سابق ، ص 220 وما بعدها .
ـــ **أحمد شرف الدين** : مرجع سابق ، ص 236 وما بعدها .

- **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 174 et S .
- **YVONNE LAMBERT FAIVRE** , OP CIT , P 256 et S.

(2) ـــ أنظر المطلب الثاني ، ص 265 بند الخطر (بشأن الخطر) .

ويقصد بالمصلحة في التأمين – رغم الخلاف الفقهي في تفسير كلمة " إقتصادية "[1] الفائدة التي تعود على المؤمن له من عدم تحقق الخطر، بالتالي يكون له مصلحة في المحافظة على شئ معين متى كان ذلك الشئ يمثل قيمة إقتصادية بالنسبة إليه هذا غالبا في حالة التأمين من الأضرار .

أما في التأمين على أشخاص والغير فتكون المصلحة أدبية[2]. وبشكل أقل ظهورا منها في التأمين على الأموال أو الأضرار، وعلى هذا الأساس أتناول المصلحة في النوعين من التأمين باعتبار التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية يشتمل على هذين النوعين معا من حيث الأخطار التي يغطيها كقاعدة عامة[3] حيث نصت المادة الأولى من المرسوم رقم 80- 34 على ذلك بقولها " تنطبق إلزامية التامين التي تأسست بالأمر رقم 74- 15 ... على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو بغيره وهي :

1- الحوادث والحرائق والإنفجارات التي تسببها المركبة والتوابع والمنتجات التي تستعملها والأشياء والمواد التي تنقلها.

2- سقوط تلك التوابع أو الأشياء أو المواد أو المنتجات المذكورة أعلاه ".

وتنص المادة الثانية منه على : " يضمن المؤمن، دون حصر المبلغ، التبعات المالية المنجرة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له عن الأضرار المادية المسببة للغير ".

أما الآن فأعرض للمصلحة في التأمين من الأضرار، ثم لهذه المصلحة في التأمين على الأشخاص على التوالي :

أولا : المصلحة في التأمين من الأضرار

يوجد في الفقه إجماع على أن المصلحة مع كل من الخطر والقسط ومبلغ التأمين تشكل عنصرا أو ركنا رابعا من أركان عقد التأمين من الأضرار، فهي بالنسبة للمؤمن تبدو

---

(1) ــ **محمد محمود حسام لطفي** : مرجع سابق ، ص 226 ومابعدها .

(2) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق ، ص 244 وما بعدها .

(3) ــ تنص المادة الأولى من الأمر رقم 74- 15 على أنه : " كل مالك مركبة ملزم بالإكتتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير ، وذلك قبل إطلاقها للسير ... ".

في العلاقة المالية بينه وبين محل التأمين، حتى ولو كانت علاقة المؤمن له ومحل التامين تتمثل في مصلحة أدبية فقط إن لم تمثل مصلحة مالية .

ذلك أن كثيرا من الناس يتعلق باشياء ليس لها قيمة مالية، ومع ذلك يؤمنون عليها من لأضرار التي تلحقها(1) .

رغم أن هذه المصلحة (الأدبية) صعبة الإثبات، مما جعل المشرع يشير في النص إلى المصلحة الإقتصادية ليسر إثباتها.

ويرى البعض أن المصلحة في التأمين على الأشخاص أو التأمين على حياة الغير وهي مصلحة أدبية ليست محل إجماع على إعتبارها ركنا أو عنصرا في عقد التأمين على الأشخاص، ومن ثم إمكان إبرام العقد دون إشتراطها. وحجتهم في ذلك تفسر بأنه ما لم يكن للمؤمن له مصلحة في عدم تحقق الخطر فقد يتعمد هذا المؤمن له إيقاعه (الخطر) إستعجالا لقبض مبلغ التأمين، لكن هذه الحجة لاتتصور في التأمين على الأشخاص، حيث أنه من النادر أن يعمد المؤمن له على شخصه أن يلحق الضرر بنفسه لمجرد إستعجاله تحصيل مبلغ التأمين، فإن كان التأمين على حياة الغير فإن ما يكفل هذا الغير ويحميه ضد تعمد المؤمن له الحاق الضرر به (أي الخطر) هو مايشترطه القانون من ضرورة موافقة الغير المضمون على التأمين على حياته الذي عقد المؤمن له لصالحه، ذلك كتابيا قبل إبرام عقد التأمين(2) .

إلا أن الفقه يرى بصدد المصلحة في التأمين من الأضرار جواز التأمين على الكسب الفائت بشروط ثلاثة أولها أن يتفق على ذلك صراحة. والثاني كون الكسب محققا أو نهائيا (خطر الصقيع الذي يضرب المزروعات). أما الشرط الثالث فهو يتمثل في وجوب تعيين عناصر الكسب الفائت في العقد بدقة تامة.

ولكن قد يسأل سائل : من هم الأشخاص الذين يمكن أن يكون لهم مصلحة وبالتالي يقدمون على التأمين من الأضرار ؟.

(1) ـــ **محمد محمود حسام لطفي** : مرجع سابق ، ص 226 وما بعدها .

(2) ـــ أنظر المواد : 2/68، 77، 86، 87 من الأمر رقم 95- 07، وانظر المادة 657 مدني جزائري .

إن الأشخاص الذين يمكنهم إبرام عقد التأمين من الأضرار هم كل شخص يرتبط بشئ ذي قيمة ما مالية أو أدبية تجعل منه صاحب مصلحة مباشرة أو غير مباشرة، في عدم تحقق الخطر بالنسبة إليه، بالتالي يكون لصاحب الحق العيني الأصلي أو التبعي مصلحة جدية وأكيدة في التامين على الشئ وذلك في حدود الدين المضمون فقط، فكل منهما تربطه بالشئ علاقة مالية واضحة وهو ما يجعل له مصلحة من الحرص على بقائه بالتأمين عليه[1].
من هنا يمكن الإقرار بأن للدائن المرتهن مصلحة في التأمين على الشئ المرهون بما له من حق عيني تبعي إذا كان الراهن مؤمنا عليه فعلا، وبإبرامه عقد التأمين يضمن حصوله على دينه عند هلاك الشئ المرهون.

ويستطيع الدائن العادي أن يؤمن على يسار مدينه من الإعسار أو الإفلاس[2]، وكذلك الدائن الحاجز أو الدائن الحابس لشئ مملوك لمدينهما. كما يمكنه إبرام عقد التأمين لمصلحة شخص غير محدد وقت إبرام عقد التأمين، مثل التأمين لحساب من ثبت له الحق فيه، ومثال ذلك في التأمين من المسؤولية المدنية من حوادث السيارات التأمين عن الحوادث التي تقع من أي شخص يقود السيارة، وأيضا تأمين صاحب المرآب من الأخطار التي قد تصيب سيارات عملائه وهي تحت حراسته ، وتأمين الناقل من مسؤوليته عن الأخطار التي تصيب الركاب.

فيمكن أن تتعدد عقود التأمين بتعدد أصحاب المصلحة على الشئ المؤمن عليه[3].

أخيرا يجوز إبرام عقود التأمين عن طريق وكيل أو فضولي، والمصلحة في هذين العقدين طبعا تكون للموكل ولرب العمل، ويسمى بذلك التأمين بالتأمين لحساب الغير[4].

ثانيا : المصلحة في التأمين على الأشخاص

يقصد بالمصلحة في التأمين على الحياة الفائدة التي تعود على المؤمن له من بقاء المؤمن على حياته حيا أو إستمراره كذلك، وهذا بسبب وجود علاقة تربط المؤمن له بالمؤمن على

(1) ــ رجع المادة 36 من الأمر رقم : 95- 07 .
(2) ــ **نيكولا جاكوب** : مرجع سابق ، ص 229 .
(3) ــ أنظر تفصيلا أكثر حول المصلحة في : **د. أحمد شرف الدين** : مرجع سابق ، ص 246 إلى ص 255 .
(4) ــ راجع المادة 11 من الأمر رقم : 95- 07 .

حياته، علاقة تحول دون محاولة المؤمن له تعجيل وفاة المؤمن على حياته، لأنه في حال ما إذا لم يحقق بقاء المؤمن على حياته على قيد الحياة أي فائدة أو مصلحة للمؤمن له، كان تـأمين هذا الأخير على حياة الأول يتضمن معنى المقامرة : الشئ الذي قد يحضه علـى إستعجال وفاة المؤمن عليه[1].

وفي بقية أنواع التأمين على الأشخاص تتمثل المصلحة في الرابطة التي تربط المؤمن لـه بالمؤمن عليه، علاقة ترجع بالفائدة على المؤمن له طالما أن الخطر المؤمن ضده لم يحدث، لأنه بوقوع الخطر المؤمن ضده تتأثر علاقة المؤمن له بالمؤمن عليه بأن تفقد أو تنتقص. والأمثلـة على عقود التأمين على الأشخاص كثيرة كثرة المصلحة المراد حمايتها أو تحقيقها : تأمـين الزوج على زوجته والزوجة على زوجها والأب على أبنائه ... إلخ .

ويجب توفر المصلحة في هذا التأمين إما لدى المؤمن له تارة أو لدى المستفيد طورا[2] وذلك تبعا لموضوع التأمين بحيث قد يعقد المؤمن له التأمين على حياته هو أو ضد إصـابته هو، وبالتالي توجد المصلحة لديه هو ذاته.

فإن أمن الشخص على حياته أو على حياة شخص آخر لمصلحة شخص ثالث هـو المستفيد من التأمين فيلزم التأكد من توفر المصلحة في جانب المؤمن على حياته والمصلحة في جانب المؤمن له، ذلك أنه إذا ثبت أن المؤمن على حياته عازم على الإنتحار بمجـرد إبـرام عقد التأمين أو أن المستفيد ليس له أي مصلحة في بقاء المؤمن على حياته حيا كان التـأمين في كلتا الصورتين باطلا، وأمكن بالتالي للمؤمن، حتى رغم تحقق الخطر أن يمتنع عن دفـع مبلغ التأمين إلى من يستحقه إذا تختلف شرط المصلحة، أو إذا لم تكن المصلحة جدية، كمـا لو أمن الدائن على حياة مدينه المأجور، بالرغم من أن لهذا الأخير أموال تسـمح بالوفـاء بالدين.

المبحث الثاني

(1) ــ **محمد محمود حسام لطفي** : مرجع سابق ، ص 231.

(2) ــ **أحمد (شرف الدين)** : مرجع سابق ، ص 267 وما بعدها .

المنازعات المتعلقة بالتأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات وتعويض الضرر فيه

إذا كان القانون الفرنسي، وعلى غراره القانون الجزائري، يعرف منذ بعض العشريات من الزمن، الحق الشخصي للضحية مع الدعوى المباشرة ضد مؤمن المسؤول، وهذا تحت التأثير المزدوج للقضاء والتنظيم، فإنه يجب ملاحظة أن هذا الشخص، وهذه الدعوى المباشرة مرتبطان، وهذا لايكون إلا عن طريق تقليد المفاهيم الكلاسيكية، وأيضا فإنهما يشكلان بالنسبة لهذه المفاهيم التقليدية ثورة قانونية حقيقية، ولهذه الأسباب، فليس لهما آثار مطلقة وكاملة : فالضحية لاتعوض دائما من قبل المؤمن الذي يكون من حقه أن يحتج عليها ببعض الإستثناءات، وإن كان عدد الإستثناءات قد إنتقص بتنظيم التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، مادام أنه من حينه لاتكون غير قابلة للإحتجاج بها الإستثناءات اللاحقة على الحادث فقط، ولكن كذلك الإستثناءات السابقة، ويكون من جهة ملاحظا بأنه من زاوية الإستثناءات الباقية قابلة للإحتجاج بها تتلقى الضحية حماية صندوق ضمان التعويضات[1]، وبالرجوع إلى المادة (56) من الأمر رقم : 95- 07 المتعلق بالتأمينات، ونصوص الأمر رقم : 74- 15 ومراسيمه التطبيقية السابق دراستهما نجد أن المؤمن في تأمين المسؤولية يضمن التبعات المالية المدنية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير لأن تأمين المسؤولية إن هو إلا تأمين من الأضرار ذو طبيعة تعويضية، هدفه هو إزالة الضرر الذي يصيب المؤمن له جراء مسؤوليته تجاه الغير (الضحية أو ذوي حقوقها) ويوصف بـــ : التأمين من الدين تمييزا له عن تأمين الأشياء أو الأموال الذي هو ضمان أصول الذمة المالية للمؤمن له، والتي يكون الدائن له فيها هو الضحية التي تسمى غيرا، لأنها ليست طرفا في عقد التأمين، والذي هو في النهاية يهدف إلى تعويض هذا الغير تعويضا يستطيع أن يطلبه من المؤمن أو من الصندوق، قضائيا أو وديا، وقد مر معنا ذلك بالنسبة للصندوق في الفصل الثالث من هذه الدراسة. وأذكر في هذا المقام أن من بين الإستثناءات التي يملك المؤمن الإحتجاج بها على المؤمن له والتي لايملك الإحتجاج بها على

(1) ـــ مقدمة الأستاذ : **أندري بيسون لرسالة** ، **برهام عطا الله** .

الضحية المضرور السقوط الذي يترتب نتيجة إخلال المؤمن له بأحد التزاماته المفروضة عليه عقب الحادث، وأقصد بهذا السقوط سقوط حق المؤمن له في الضمان[1].

وبالمثل بإمكان الضحية المضرور (أو ذوي حقوقه) مطالبة المسؤول المتسبب في الحادث، أو مطالبة أي هيئة أخرى متبوعة إذا كان المسؤول تابعا لها وتوفرت شروط المسؤولية عن الغير طبقا للقواعد العامة المعروفة، إلى جانب إمكانية الرجوع على المؤمن.

وبناء على هذا أقسم دراسة هذا المبحث إلى المطالب الآتية : دعوى الضحية المضرور (أو ذوي حقوقه) ضد المؤمن له (المسؤول عن الحادث) في المطلب الأول . وأنتقل بعدها إلى الدعوى المباشرة للضحية المضرور (أو ذوي حقوقها) ضد المؤمن في المطلب الثاني، وأمر في المطلب الثالث لأتناول مبررات الدعوى المباشرة وطبيعتها القانونية . وأخيرا أوجز دراسة لطرق التعويض وحلول الموفي به محل الضحية الدائنة أو ذوي حقوقها والرجوع على المسؤول الفعلي عن الضرر في المطلب الرابع، وفي مطلب خامس أدرس الدعوى المباشرة في ميدان التأمين من المسؤولية، وفي مطلب سادس أبحث الطبيعة القانونية للدعوى المباشرة للضحية ضد المؤمن، بينما أتناول في المطلب السابع تعويض الضرر في التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات لأنتهي بالكامل بخاتمة هذه الدراسة.

المطلب الأول
دعوى الضحية ضد المؤمن له

إن الدعوى الموجهة في هذا المقام من قبل ضحية حادث المرور ضد المؤمن له (مالك السيارة، أو حارسها أو قائدها) يعود أساسا إلى القواعد العامة للقانون المدني، المادة (124) أو المسؤولية التقصيرية، وفي هذه الحالة يعد المؤمن من الغير، غير أنه يكون معنيا بدرجة خاصة بنتيجة هذه الدعوى. فهو الذي يجب عليه في النهاية التحمل بعبء التعويض، وذلك بموجب التزامه بضمان المؤمن له الناشئ عن عقد التأمين المبرم بينهما.

(1) ـــ راجع المبحث الثاني من الفصل الثالث المتقدم

بالمقابل يمكن للمؤمن له، على المستوى الجزائي، كونه المتهم الرئيسي المعني إذا توبع أمام المحكمة الجزائية لتسببه بحادث السيارة التي يستعملها في قتل الضحية أو جرحها. أقول يمكن للمؤمن له في هذه الحالة أن يهمل دفاعه فيما يخص دعوى المسؤولية المدنية وينشغل فقط – بكل إهتمام – بالدفاع عن مسؤوليته الجزائية محاولا تبرئة نفسه من التهمة المتابع بها، والمؤمن هو وحده في الغالب من الأحيان، المتكفل بالدعوى المدنية وبنتائجها.

لقد نصت المادة (56) من الأمر رقم : 95- 07 على أنه : " يضمن المؤمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير " وكذلك المصاريف المترتبة على دعوى الغير على المؤمن له(1). الشئ الذي دفع المؤمنين – دائما – إلى إشتراط حلولهم محل المؤمن لهم في الدفاع عن الأخيرين في دعوى المسؤولية المدنية حيث يسمح القانون بذلك دون مخالفة النظام العام. هذا الإشتراط وغيره الذي أدرجه المؤمنون في عقد التأمين يعالج التقصير أو الإهمال المتوقعين من المؤمن لهم في حالة مقاضاتهم من قبل الضحايا أمام المحاكم الجزائية خاصة والمدنية عامة.

ومن أمثلة تلك الشروط أيضا شرط منع المؤمن له من الإعتراف بمسؤوليته وشرط عدم إختصام المؤمن له المؤمن(2). ومن أمثلة تلك الشروط أيضا التصالح مع الضحية بمفرده، تنص المادة (58) من الأمر رقم : 95- 07 على أنه : " لايحتج على المؤمن بأي إعتراف بالمسؤولية ولا بأية مصالحة خارجة عنه، ولا يعد الاعتراف بحقيقة أمر إقرار بالمسؤولية " .

وتؤكد المادة (7) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات على ما يلي :" تضمن الشركة للمؤمن له في حدود المبلغ المحدد في الشروط الخاصة الدفاع عن المصالح المدنية للمؤمن له أمام الجهات القضائية المعنية عندما تكون مسؤوليته المدنية محل متابعة بفعل استعمال المركبات المبينة في العقد .

تتولى الشركة الدفاع عنه أمام محاكم الجنح في حالة متابعته من طرف النيابة العامة إثر مخالفة قواعد المرور أو جنحة عدم الحذر (الجروح أو القتل غير العمديين ، جريمة الهروب) أثناء قيادة هذه المركبات ..." .

(1) ـــ أنظر المادة 57 من الأمر رقم 95- 07 .

(2) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 299.
- **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 241.

وهذه الشروط تعتبر من القواعد العامة في التأمين من المسؤولية عموما ومثلها شروط تحويل الوثائق والشرط المتعلق بإدارة الدعوى وأتناول كل شرط على حدة كما يلي :

الفرع الأول
منع المؤمن له من الإعتراف بمسؤوليته أو بالمصالحة

ورد هذا الشرط في المادة (52) من القانون الفرنسي الخاص بالتأمينات الصادر سنة 1930، والتي أصبحت اليوم المادة رقم: (L.124.2). وتقابلها المادة (58) في قانوننا المذكور.

وبمقتضى ذلك يستطيع المؤمن أن يشترط على المؤمن له أن أي إعتراف بالمسؤولية أو أي تصالح مبرم لم يشترك فيه لا يمكن أن يكون قابلا للإحتجاج بهما عليه. فما موضوع هذا المنع وماهو جزاءه.

أ ـ موضوع المنع

الإعتراف بالمسوؤلية يفترض أن المؤمن له قد إستخلص من تلقاء نفسه النتائج القانونية للحادث المعترف بمديونيته بالتعويض عنه حتى ولو بطريقة ضمنية. وبالمقابل لا يقع تحت طائلة هذا المنع الإعتراف بمادية الوقائع،والعلاقة الموضوعية لظروف الحادث من أجل التقسيم المسبق للمسؤولية. وإذًا لا ينبغي أن يكون هذا الإعتراف غامضا. فجميع الأفعال الشخصية التي يمكن أن يأتيها المؤمن له بمناسبة حادث لا تشكل إلا تنفيذا للإلتزام القانوني بتقديم المساعدة لكل شخص في حالة خطر، وللإلتزام المعنوي بالإحسان: فالمؤمن له إذن يقدم الإسعافات الفورية للضحية بنقلها إلى حيث يقدم لها العلاج إذا كانت بحاجة إلى ذلك، وحتى بتسديد نفقاته ولا حرج من ذلك، فلا يترتب عليه أي جزاء.

وأيضا فإن واقعة هروب السائق الذي إرتكب بسيارته حادث سير لا يفترض بالضرورة إعترافه بالمسؤولية، وإنما خشية من إنتقام أقارب المصاب منه في حالة تفاجئهم بإصابة قريبهم أو وفاته.

ب ـ جزاء المنع : عدم القابلية للإحتجاج

قبل العقود الأولى من القرن العشرين، كان المؤمنون يعاقبون المؤمن لهم الممنوعون من الإعتراف بمسؤوليتهم بشرط السقوط، أي سقوط حقهم في مطالبة مؤمنيهم بضمانهم، لكن المشرع الفرنسي حظر مثل هذا الشرط في المادة (52) من قانون 1930/07/13، والتي سبق القول بأنها أصبحت هي المادة: (L- 124.2) تنص على مايلى : " لا يستطيع المؤمن سوى إشتراط أن أي إعتراف بالمسؤولية، وأي تصالح مبرم خارجه، لا يحتج بهما عليه. غير أن الإقرار بمادية واقعة لا يمكن أن تساوي بالإعتراف بالمسؤولية". وهذه المادة هي مطابقة معنى ونصا للمادة (58) من الأمر رقم 95-07. وهي مادة آمرة تملي جزاءا واضحا هو عدم القابلية للإحتجاج على المؤمن بإعتراف المؤمن له بالمسؤولية عن حادث السير الضار في التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، وكذلك الشأن بالنسبة للمصالحة، بحيث يجب على المؤمن له أن يخبر المؤمن بالحادث في الوقت المناسب ليتولى كل إجراء من شأنه المحافظة على حقوقه.

فيجب على المؤمن إذن ضمان المؤمن له ذائما ولكن في حالة عدم الإعتراف بالمسؤولية أو المصالحة اللذين لا يقرهما. ومن جهة فإن مسؤولية المؤمن له يجب أن تقام قانونيا بجميع الطرق، فإذا ثبتت مسؤوليته بهذا الشكل عمل ضمان المؤمن بصورة عادية. أما إذا لم تقم مسؤوليته إلا في نصيب يقل عن النصيب الذي إعترف به(أي المؤمن له) فإن ضمان المؤمن لا يغطي سوى مسؤوليته الثابتة ويبقى على عاتقه الزائد.

الفرع الثاني
شرط المصالحة وصاحب الحق فيها

تعد المصالحة التي لا يجوز للمؤمن له أن يحتج بها على المؤمن إذا إبرمها مع الضحية خارجه خلافا لمقتضيات المادة (58) وغيرها من الأمر رقم 95-07 أكثر شأنا من الإعتراف بالمسؤولية، لأنها تحدد نهائيا مبلغ دين المؤمن له تجاه الضحية، ولها ما للحكم القضائي من حجية الأمر المقضي فيه : " العقد شريعة المتعاقدين " ولذلك، يدرج المؤمنون عموما في وثيقة التأمين من المسؤولية خصوصا شرطا مزدوجا، يمنع المؤمن له من المصالحة من جهة ويحفظ لهم هذا الحق من جهة أخرى. يلاحظ أن المصالحة صارت ممكنة في التأمين الإلزامي

من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر منذ تعديل الأمر رقم 74-15 بالقانون 88- 31 المؤرخ في 1988/07/19[1] إلا أنه لم يعمل بها إلا في أحيان قليلة[2] ولعل السبب في تجنب الضحايا أو ذوي حقوقهم لها فهو أنهم في غالب الأحيان التي يقبلون فيها بالمصالحة يحصلون على تعويض أقل مما يمكن أن يحصلوا عليه لو لجأوا إلى القضاء، وذلــك بسـبب تصلب الشركات المؤمنة في دفع المستحقات حتى بالرغم من تقديمهم الوثائق الثبوتية المتعلقة ببعض أنواع الضرر المفروض على الشركات تعويضهم عنه قانونا مثل: " نفقات العـلاج خارج المستشفيات، وحقوق النقل...إلخ "، وإذا كان الأمر كذلك فلماذا يحرم المؤمن له من المصالحة ويقصر الحق على المؤمن بمفرده؟. هذا ما أحاول الإجابة عنه فيما يـأتي في البنـد الموالي :

حق المؤمن بالمصالحة بمفرده

لا يريد المؤمن أن يرتبط بالمصالحة التي أبرمها المؤمن له وحده فقط، بل يريد أن يمتلك هذا الحق لنفسه[3] لأنه في النهاية هو الذي يتحمل بعبء التعويض.

ومع ذلك فإن مثل هذا الشرط يثير صعوبات إذا كانت ممارسته قابلة للأضرار بالمؤمن له في الواقع، ويمكن تصور ذلك في الفرضيات الآتية:

الفرضية الأولى: إذا لم يوافق المؤمن على ضمان المؤمن له إلا في مبلغ محدد، فهـل يستطيع التصالح مع المضرور من أجل مبلغ أعلى؟ وهل هذه المصالحة قابلة للإحتجاج بهـا على المؤمن له المدين بالزائد ؟.

من المحتمل هنا أن المؤمن له لا يهدف إلى إعطاء المؤمن سوى وكالة ذات مضـمون (غرض) محدد بالضمان. وأيضا فإن قسما من الفقه[4] يعتبر أن المؤمن لـه يكـون ملزمـا بوجوب تنفيذ الوكالة الممنوحة للمؤمن، إلا إذا دفع بسوء تسيير المـؤمن حسـب المـادة (1992) من القانون المدني الفرنسي، أو المادة (575) من القانون المدني الجزائري وغيرها.

---

(1) ــ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، عدد 29 بتاريخ 1988/08/20 .

(2) ــ راجع المادة 16 من القانون 88-31. والمحكمة العليا : المجلة القضائية ، عدد 2 ، لسنة 1992 ، ص 232 .

(3) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 301 .

(4) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 364 وما بعدها .

وفي هذه الحالة بتصالح المؤمن مع المضرور في الحادث أو مع ذوي حقوقه بإسم المؤمن له بمقتضى وكالة من نوع خاص في نظر الفقه الراجح بحيث أن الوكالة في هذا الصدد (التأمين) تختلف عنها في القواعد العامة. فإذا كانت الوكالة في القواعد العامة تقتضي عدم إنتاج التصرف المبرم بموجبها أثره بالنسبة للأصيل (المؤمن له) إلا إذا أقره فإنها في عقد التأمين تختص آثارها أو تقتصر فقط في حدود عقد التأمين.

وبالتالي فإن الصلح الذي يعقده المؤمن بإسم المؤمن له في هذه الحالة لا يسري في حق المؤمن له فيما يجاوز حدود الضمان، والإجاز للمؤمن له أن يرجع على المؤمن متى ثبتت مسؤوليته للخطأ في تنفيذ الوكالة

الفرضية الثانية: " تسبب المؤمن له والضحية مشتركين في الأضرار" تبرز هذه المسألة غالبا في حوادث السيارات، بحيث لا يستطيع المؤمن المصالحة إلا بالنسبة لدين مسؤولية مستأمنة، وليس بالنسبة لحقوقه هو كمؤمن في التعويض عنها بإعتبارها حقوقه الشخصية.

ولكن يجب الإعتراف بأن المصلحة التي تتطلب تجاوزا من الطرفين[1] تجعل هذا التمييز دقيقا، خصوصا وأن المؤمن له يمكن أن يجد نفسه مؤاخذا عن الإعتراف بالمسؤولية الناتجة عن تعويض الضحية الأخرى من الغير. والحل الأمثل هنا يبدو في إشتراك المؤمن له مع المؤمن من أجل تحقيق مصالحة عامة حول الحقوق المتبادلة للطرفين بشكل مقبول. وعموما وفي هذا الخصوص يثور التساؤول عما إذا كان يمكن للمؤمن أن يتصالح مع المضرور بدفع مبلغ تعويض عن الضرر المتحمل به يتجاوز مقدار الضمان أو غير مضمون أصلا لوجود شرط إعفاء أو تجاوز. والإجابة بنعم تعني إلزام المؤمن له بدفع جزء من التعويض لا يشمله ضمان المؤمن وذلك كله لمجرد صلح لم يكن طرفا فيه غير أن بعض الفقه يجيز ذلك على أساس الوكالة كما سبق الذكر، والبعض الآخر لا يجيره إلا إذا ورد شرط التصالح مع المضرور في وثيقة التأمين، وإلا ما كان المؤمن له مسؤولا عن أي تعويض زائد على المبلغ المضمون الذي

(1) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 364 وما بعدها .

يعقده المؤمن مع المضرور وخاصة في القانون الجزائري وغيره من القوانين التي تأخذ بمباديء التعويض المحدد وشرط الإعفاء أو التجاوز.

الفرضية الثالثة: أخيرا يبدو أن المؤمن له الذي يجب عليه أن يتحمل عبء التعويض عن واقعة رجوع المؤمن، يجب عليه كذلك التدخل في المصالحة المبرمة مع الضحية عندما يحتج المؤمن بالسقوط على المؤمن له، ولو أنه يجب عليه مع ذلك تعويض الضحية.

الفرع الثالث
شرط تحويل الوثائق

لا يستطيع المؤمن تنظيم دفاع المؤمن له بفعالية إلا إذا أعلم بدقة بمطالبة المؤمن له من قبل الضحية وبكل توابع القضية.

لذلك تفرض وثائق التأمين عموما شرطا على المؤمن لهم بتحويل كل وثائق ملف القضية (رسائل، إشعارات، دعوات، جميع العقود الإجرائية) إلى المؤمن. وقبل قانون (1930) [1] كان جزاء مخالفة هذا الشرط هو السقوط عموما، وبتطبيق هذا القانون أصبحت باطلة كل الشروط التي تمس المؤمن له بالسقوط بسبب مجرد التأخير المسجل من طرفه في إستخراج الوثائق دون أضرار بحقوق المؤمن في طلب تعويض نسبي عن الضرر الذي سببه له هذا التأخير. وهذا ما نصت عليه المادة (18) من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات في فقرتها : (110) حيث ورد فيها : " إذا إمتنع المؤمن له عن القيام كليا أو جزئيا بالإلتزامات المنصوص عليها في الفقرات (102)، (103)، (106) إلى (109)، (111) (ماعدا حالة الحادث الفجائي أو القوة القاهرة) يحق للشركة أن تطالب بتعويض مطابق لنسبة الضرر الذي لحق بها نتيجة هذا الإمتناع عن التنفيذ......" مع العلم ان الفقرة (111) تتحدث عن عدم جواز الإحتجاج على الشركة باي إعتراف بالمسؤولية... بينما تتناول الفقرة (105) شرط تحويل الوثائق في الوقت المناسب حتى تتمكن الشركة من الرد عليها في الوقت المناسب. فإذا لم يحول المؤمن له للمؤمن بتاتا في الوقت المناسب جميع وثائق ملف الدعوى، وإذا تأخر، بحيث يصبح المؤمن غير قادر على تنظيم دفاعه أو إستحال عليه ذلك،

---

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 303 .

لا يمكن أن يطبق شرط السقوط بل يخفض التعويض بمقدار يعادل الضرر المترتب عن ذلـــك وهذا إعمالا بمقتضي المادة (22) من الأمر رقم: 95-07 حين نصت على أنه : " إذا خالف المؤمن له الإلتزامات المنصوص عليها في (4)، (5)[1] من المادة (15) أعلاه وترتب عن هذه المخالفة نتائج ساهمت في الأضرار أو في إتساع مداها، جاز للمؤمن تخفيض التعـــويض في حدود الضرر الفعلي الذي لحق به".

الفرع الرابع
شرط إدارة المؤمن للدعوى

حتى يكون دفاع المؤمن له ميسرا كما ينبغي، فإن من مصلحة المؤمن إلا بترك المؤمن له يدافع وحده عندما تصير مطالبة الضحية مطالبة قضـــائية[2] إن شـــرط إدارة الـــدعوى يفترض أنه في دعوى المسؤولية المرفوعة من قبل الضحية ضد المؤمن له المسؤول أن المـــؤمن هو الذي سيأخذ بيده الدفاع (دفاع المؤمن له) ويوجه الدعوى بدلا منه، ومحتواه الأساسي في تأمينات المسؤولية يكون محددا. وقد سبق أن أشرنا له ولممارسته أمام المحـــاكم المدنيـــة والجزائية بالنسبة للصندوق الخاص بالتعويضات، وهنا أكتفي بالإشارة إلى أنه من الطبيعي أن يجعل المؤمن من نفسه صاحب السلطة في توجيه الدفاع في دعوى المسؤولية التي خوله إياها المؤمن له باسم هذا الأخير، مع الفارق فقط فيما يتعلق بسلطة الإتهام ومتابعة النيابة العامـــة للمؤمن له عن الخطأ الجزائي للمؤمن له، حيث لايملك المؤمن أي سلطة جزائية.

إن كل وثائق تتضمن شرطا مماثلا وصحته المبدئية ليست محلا للمنازعـــات، فعلـــى مفهوم الوكالة أو الوعد بالوكالة يقوم إشتراط إدارة الدعوى والمؤمن له يمنح المؤمن مقـــدما جميع السلطات لتنظيم الدفاع في المطالبات القضائية التي يمكن أن يكون محلا لهـــا ويلتـــزم بتجديدها له بتصرف خاص في حالة اللزوم، لكن مايجب مراعاته هو ضرورة أن ينفذ المؤمن هذه الإدارة في إطار مبدأ حسن النية، وبمراعاة عدم جواز التعسف في إستعمال الحق ومـــا

(1) ــ تنص الفقرة 5 من المادة 15 من الأمر رقم 95- 07 على أنه : " يلتزم المؤمن له : بـــ تبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد إطلاعه عليه ... كما يزوده بكل الوثائق التي يطلبها منه المؤمن ".

(2) - **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 245 .

تقتضيه القواعد العامة في عقود الإذعان[1]. وبالرغم من كل شئ تعتبر إدارة الدعوى من قبل المؤمن لحساب المؤمن له وكالة من أجل مصلحة مشتركة لهما، وهذا ما يجعلها نهائية غير قابلة للإبطال ولا للتغير أو الرجوع فيها، وهي بهذا الشكل لاتعفي مع ذلك المؤمن من المسؤولية تجاه المؤمن له في حالة الخطأ في ممارستها من قبل الأول .

المطلب الثاني
مسؤولية المؤمن له تعمل ضمان المؤمن

عندما ترفع الضحية دعوى المسؤولية المدنية على المؤمن له، فإن هذا الأخير يملك طريقين من أجل إستعمال ضمان مؤمنه : إما أن يدعوه إلى الضمان في دعوى المسؤولية، وأما أن يمارس ضده دعوى أصلية بذلك الضمان. وأتناول ذلك في فرعين :

الفرع الأول
دعوة المؤمن له المؤمن إلى الضمان
أو إختصاصه في دعوى المسؤولية[2]

إن دعوى المسؤولية (مسؤولية المؤمن له) ودعوى الضمان (مسؤولية المؤمن) توحدهما علاقة صلة تسمح للمؤمن له باختصام المؤمن في الدعوى المقامة ضده من قبل الضحية .

ذلك أنه قديما كان المؤمنون يدرجون في وثائق التأمين شرطا بمقتضاه يمنعون المؤمن لهم من دعوتهم بداءة إلى الضمان. وأهمل هذا الشرط، ثم حظر في فرنسا بموجب المادة (R.1.124) التي كانت قديما المادة (1.115) من مرسوم 1938/12/30 ونصها هو الآتي :

---

(1) ــ **عبدالمنعم فرج الصده** : نظرية العقد في قوانين البلاد العربية، 1974، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت ، ص 143 وما بعدها .

(2) ــ أنظر المادة 27 من الأمر 95 - 07 فقرة أخيرة ، والمادة 26، 56 منه .

- **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 30 .

" لاينبغي أن تتضمن وثائق التأمين التي تضمن اخطار المسؤولية المدنيـــة أي شــرط مـــانع للمؤمن له من مخاصمة مؤمنه أو دعوته للضمان بمناسبة تسوية الحادث[1].

ولو تساءلنا عن الحكم في قوانيننا الوطنية بهذا الخصوص لانجد نصا مشابها أو مطابقا لهذا النص الفرنسي، ولذلك يمكن الظن بأن هذا النص الفرنسي مايزال ساري المفعـــول في الجزائر لأنه لايتعارض مع المصالح العليا للدولة الجزائرية، وإن كان قد ألغي لسبب أو لآخر لاستطعنا إيجاد أصل له في القانون المدني باعتباره الأصل العام لكل القواعد القانونية هو نص المادة (622) التي تنص على بطلان كل شرط يرد في وثيقة التأمين يكون تعسفيا ويتبين منه أنه لم يكن لمخالفته أثر في وقوع الحادث المؤمن منه، وكذلك الحال بالنسبة لما نصت عليـــه المادة (227) من الأمر رقم 95-07 حيث جاء فيه : " تخضع الشروط العامة لوثيقة التأمين أو أية وثيقة أخرى، تقوم مقامها لتأشيرة إدارة الرقابة التي تستطيع أن تفرض العمل بشـــروط نموذجية ... " والذي من مقتضاه أن الرقابة الإدارية على نشاط التأمين في الجزائر يمكـــن أن تمنع أي إدراج في وثائق التأمين لشروط تعسفية أو ضارة بمصالح المؤمن لهم أو بمبدأ حســـن النية .

وإذا رجعنا إلى قانون الإجراءات الجزائية الجزائري بالنسبة لقواعد توزيع الإختصـــاص القضائي، فإنه لايمكن للمؤمن له أن يدعو المؤمن إلى الضمان أمام المحاكم الجزائية، حتى ولو إعتمدت هذه المحاكم على المصالح المدنية، لأنه بالنظر إلى المادة (3) من ذلك القانون، فـــإن الدعوى، فإن الدعوى المدنية لاتقبل أمام المحاكم الجزائية إلا بالنسبة لعناصر الأضرار الناجمة عن الوقائع موضوع المتابعة ، في حين أن ضمان المؤمن يجد سببه في عقد التأمين، علما بأن المؤمن يدخل في الدعوى الجزائية المؤسسة على حادث سير عندما يوجد الطـــرف المـــدني (الضحية) في هذه الدعوى، وقد ورد للمستشار معوض عبدالتواب في مؤلفه، الوســـيط في شرح جرائم القتل والإصابة الخطأ[2] ما يلي : " فولاية المحاكم الجزائية فيما يتعلق بـــالحكم بالتعويضات المدنية إستثنائية ينبغي أن تفسر في أضيق نطاق، أي فيما نشأ عن تنفيذ الجريمـــة

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 310 Marge 1.

(2) ــ **معوض (عبدالتواب)** : الوسيط في شرح جرائم القتل الإصابة الخطأ، ط4، دار المشرق العربي، القاهرة، 1988، ص 358 .

أو وقوعها بطريقة مباشرة فحسب، لا ما نشأ عن ظروف أخرى ولـــو كانـــت متصـــلة بالجريمة، ويعد إستلزام توافر السببية المباشرة بين الجريمة والضرر لامكان المطالبة بـــالتعويض المدني أمام المحاكم الجنائية من أهم نتائج قاعدة تبعية الدعوى المدنية للدعوى الجنائيـــة ... " إلى أن ينتهي إلى أولى نتائج هذه التبعية وهي أن ليس للمحاكم الجنائية ولاية بحث المسؤولية العقدية[1].

إن وجود المؤمن في الدعوى الجزائية ليس إلا على أساس أنه ضامن للمسؤولية المدنية لمرتكب حادث السير. وأيضا لايمكن أن يدعى المؤمن أمام المحاكم الإدارية الغير مختصـــة في التراعات ذات الطابع المدني (الخاص). وأخيرا فإنه لا يمكن لشركة التأمين أن تستدعى إلي الضمان كمدعى عليها أمام المحاكم التجارية الناظرة في دعوى المسؤولية للضحية إذا كانت شركة مدنية أو شركة تعاضدية أو ذات شكل تعاضدي.

فإن لم يمكن للمؤمن له ممارسة الدعوى عن طريق الإختصام، مارس رجوعـــه ضـــد المؤمن عن طريق الدعوى الأصلية.

الفرع الثاني
الدعوى الأصلية للمؤمن له بالضمان
تجاه المؤمن (الدعوى المستقلة)

تنشأ دعوى المؤمن له ضد المؤمن الرامية إلى أعمال الضمان الملتزم به هذا الأخـــير في مواجهة الأول من عقد التأمين فهي بذلك تكون خاضعة من حيث القـــانون لإختصـــاص قانون التأمين من حيث الشروط والأحكام والآثار ويجب على المؤمن له أن يستعمل هـــذه الدعوى قبل أن تسقط بالتقادم، المادة (27) من الأمر رقم: 65-07.

(1) ـــ المرجع نفسه ، ص 359 .

إن نقطة إنطلاق هذا التقادم (3 سنوات) هي بداية الوفاء المتمم مباشرة من المؤمن له (المدعي) على أثر مطالبة (ودية، وهي نادرة في العمل بإعتبار الشرط المانع من التصالح الإنفرادي) الضحية أو من يوم دعوهما إياه أمام القضاء.

فلما يقاضي المؤمن له المؤمن مباشرة يلزم مراعاة قواعد الإختصاص النوعي والإختصاص المحلي المحدد قانونا.

إن معرفة إختصاص محكمة موطن المؤمن له أو محكمة مكان وقوع الفعل الضار عبرت عن ذلك المادة (3/27) من الأمر رقم: 95-07 بقولها: " إذا كانت دعوى المؤمن له ضد المؤمن ناتجة عن رجوع طرف آخر، فلا يسري التقادم إلا إبتداءا من اليوم الذي يرفع فيه الطرف الآخر دعواه إلى المحكمة ضد المؤمن له، أو من يوم الحصول على التعويض منه.. ".

فالتقادم الثلاثي هذا لايسري من تاريخ قيام المسؤولية بناءا على حكم وإنما من يوم الأخطار القضائي، ماعدا في حالات الوقف أو الإنقطاع طبقا للمادة (316) من القانون المدني، وبهذا الخصوص فإنه يمكن القول بأن التقادم يعد موقوفا طوال المدة التي يوجه خلالها المؤمن الدعوى كوكيل عن المؤمن له[1]. إلا أن المؤمن له المكلف قضائيا من قبل الضحية يستطيع في نفس الوقت دعوة المؤمن لكي يضمنه في الديون التي يمكن أن يحكم بها عليه[2] ويستطيع المؤمن أن يدرج إشتراطا في وثيقة التأمين يمنع إدخاله في الدعوى[3].

والملاحظ أنه لا إشكال بالنسبة للإختصاص المحلي للمحاكم، فالضحية لها الخيار بين محكمة موطن المدعى عليه (المؤمن له) ومحكمة مكان وقوع الضرر في المسؤولية التقصيرية. وهذا يتوافق مع قواعد التقادم والوضع نفسه بالنسبة للدعوى الأصلية للمؤمن له تجاه المؤمن. ولكي يطالب المؤمن له المؤمن بضمانه يجب عليه أن يقدم دليلا مزدوجا: دليل دينه بالمسؤولية تجاه الضحية، وكذا دليل إلتزام المؤمن بالضمان نظرا لعقد التأمين.

---

(1) ـــ سوف أعرض للتقادم خلال التطرق للدعوى المباشرة للضحية ضد المؤمن.

(2) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 310 et s .
- **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 241 .

(3) - **NICOLAS JOCOB ,** OP CIT , P 241 .

أ ـ دليل (إثبات) دين المسؤولية

هذا الإثبات يكون بصفة عامة ثابتا بالقرار القضائي الذي يدين المؤمن له عن الأضرار والخسائر، فإذا رفعت الدعوى بداءة أمام القضاء الجزائي، فإن الإدانة الجنائية تستلزم المسؤولية المدنية للمؤمن له، إلا أن القاضي الذي ينظر المصالح المدنية يستطيع مع ذلك تحديد المبلغ، آخذا في الإعتبار تقسيم المسؤولية سواء مع الضحية نفسها أو مع أشخاص آخرين.

وهذا القرار يفرض على المؤمن بحسب ما للحكم الجزائي من قوة حجية الشئ المقضي به إذا ما أدار المؤمن الدعوى المدنية (وهو الأمر الغالب) بموجب شرط في العقد. فإن بقي خارجا عنها فإنه من الناحية النظرية لايحتج به عليه (الحجية النسبية للشئ المقضي به) غير أن القضاء في فرنسا خاصة يعتبر القرار بالإدانة المدنية شكلا مقبولا كدليل للدين بالسؤولية إذا ما ترك المؤمن له حرا في إدارة دعواه و لم يرتكب غشا أو تصادما بين الأطراف[1] .

ب ـ دليل (إثبات) التزام المؤمن بالضمان

يثبت المؤمن له وجود العقد عن طريق وثيقة التأمين، فيلزم إثبات وجود عقد تأمين سار وقت وقوع الفعل الضار ، أي إثبات واقعة أن المسؤولية (مسؤوليته) كانت فعلا مغطاة بنفس العقد وطبقا للمادة (8) من الأمر رقم 95- 07، والمادة (11) من المرسوم رقم : 80- 34، فإن المؤمن له يجب عليه أن يثبت أن التزام المؤمن ناجم عن التوافق ما بين الخطر المحقق والشروط المدرجة في العقد أو الملحق كما تنص عليه المادة (9) من الأمر رقم : 95-07 حيث جاء فيها : " لايقع أي تعديل إلا بملحق يوقعه الطرفان "، وكما يثبت المؤمن له عقد التأمين فإنه يجب عليه تقديم إثباتات من أجل ضمان النفقات والفوائد الواجبة على المؤمن[2].

وخلاصة القول فإن الضحية في دعواها ضد المؤمن له ليست لها فيها أية مزية إستثنائية أو إمتياز يجعلها في مأمن من مزاحمة الدائنين العاديين وغير العاديين معها عند الإنقضاض بديونهم على الذمة المالية للمؤمن له المسؤول عن الحادث، فكل الدعاوى في هذه الحالات

---

(1) ــ نقض مدني : 1968/06/12 مذكور في المتن والهامش ، أنظر :

- **NICOLAS JOCOB** , OP CIT , P 241 .

(2) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 312 .

متساوية من حيث الشروط والأهداف والمحل، وحتى مع نجاحها قد تجابه بإعسار المؤمن له. يضاف إليها أن الضحية قد تتضرر اكثر من غيرها من بقية الدائنين لأنها في رجوعها على المؤمن له قد تواجه بشخص آخر طرف في الدعوى هو المؤمن والذي قد لاتكسب الدعوى تجاهه، مما يدعوها مرة أخرى إلى تجديد محاولتها متصيدة المدعى عليه الذي تكون لها فيه فرصة وأمل النجاح ولو إلى حين، ولذلك ومراعاة لذلك خول لها المشرع دعوى افضل وأجدى هي الدعوى المباشرة ، وهي ما أعرض له في المبحث الثاني الموالي :

المطلب الثالث
الدعوى المباشرة للضحية ضد المؤمن

بدلا من أن يرفع المضرور في حوادث السيارات دعوى المسؤولية ضد مسبب الضرر لصعوبتها وأحيانا عدم وجودها أو قلة مردودها يجوز له أن يتوجه بالدعوى مباشرة ضد مؤمن المسؤول والمتوقع اليسار دائما مما يضمن مردودا (تعويضا) افضل وأيسر .

إن الدعوى المباشرة هي نقيض الدعوى غير المباشرة التي تخولها القواعد العامة للمضرور (قواعد الضمان العام) المنصوص عليها في المواد (189) مدني جزائري، المادة (235) مدني مصري، والمادة (1166) من القانون المدني الفرنسي .

إن الدعوى غير المباشرة للمضرور ضد مؤمن المسؤول تتضمن مخاطر لهذا المضرور أهمها دخول التعويض المطالب به في الذمة المالية للمؤمن له المسؤول عن الحادث الضار مما يشكل الضمان العام للدائنين وتكون النتيجة إنتقاص فرصة حصول المضرور على التعويض بسبب التزاحم(1)، وذلك للأسباب التالية(2) :

أولا : إن الدعوى غير المباشرة لاتغل يد المدين (المؤمن له المسؤول عن الضرر) عن التصرف في حقه وأن المضرور (الدائن المدعي) إن هو إلا نائب عنه. ولأن الاصل في النيابة أن الأصيل (المنيب) يبقى حرا في التصرف في حقه ... إلخ.

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 312 .

(2) ــ **الربيعي (كاظم حسن) :** مرجع سابق ، ص 133 وما بعدها .

ثانيا : التزاحم المشار إليه سابقا، وما قد يؤثر به وجود دائن مرتهن أو صاحب حق إمتياز على مال أو أموال المدين (المدعى عليه).

ثالثا : مايمكن أن يدفع به المؤمن (المدين للمُدين) من دفوع على دعوى المضرور مستمدة من دفوعه ضد المؤمن له لأسباب مختلفة، كبطلان عقد التأمين أو فسخه أو الوفاء، أو ... إلخ.

ولذلك جاءت الدعوى المباشرة كأحسن ضمان أو سلاح يستعمله المضرور في مواجهة المؤمن أو الصندوق الخاص بالتعويضات من أجل الحصول على التعويض عما أصابه في معركته تلك من جراء حادث السير الناجم عن المركبة البرية ذات المحرك، بحيث يخصص مبلغ التأمين لتعويض الضحية المضرور أو ذوي حقوقه دون غيره من بقية دائني المؤمن له المسؤول، وأدى هذا الإتجاه (التخصيص) بالمشرع الفرنسي أن ينص في قانون 1930 على ذلك في المادة (53) التي إعتبرت نهاية التطور القانوني والقضائي[1].

في المطالب التالية سوف أعر ض لكيفية نشوء الحق المباشر للضحية على التعويض المترتب في ذمة المؤمن بموجب عقد التأمين أولا ثم عن إنفصال الحق الشخصي، هذا عن عقد التأمين من المسؤولية من غير البحث في إرادة أطراف العقد والدعوى المباشرة[2] بما يمثله عقد التأمين من إنابة ناقصة أو يتضمنه من حق حقيقي مجرد لمصلحة الضحية في حادث المرور لوجود عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية .

المطلب الرابع
أصل الدعوى المباشرة والحق الشخصي للضحية في التأمين الإلزامي من حوادث السيارات

إن عبارة الدعوى المباشرة والحق الشخصي لايستعملها المشرع إلا قليلا لأنهما إبتكار للفقه والقضاء وابتكارهما يعد تطورا غير منازع من وجهة نظر التقنية القانونية، المعركة الإجتماعية الهيكلية التطورية .

(1) - **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT, P 312 .
(2) - **ANDRE BESSON.** في مقدمته لمؤلف الأستاذ برهام عطا الله ، ص 3.

من هذا الأصل للدعوى المباشرة أمكن إستخراج العناصر والقوى التي ساعدت على جعل هذا المفهوم مقبولا في علم القانون .

لا أريد أن أتتبع المراحل التي إستعملت فيها الدعوى المباشرة في ميدان التأمين من أجل عرض كيف أنها صارت معروفة، لأنه نودي بعدم لزوم البحث عن أصل الدعوى المباشرة في القانون القديم وسيق الحقوقيون إلى خلق علاقات وهمية (خارج العلاقات العقدية) بين العامل ورب العمل. وممارسة الإيجار من الباطن تَطَوَّرَ في قسم منه بواسطة هجرة المجتمع الريفي إلى المدن الصناعية وكرست الدعوى المباشرة(1) ونرى ظهور أدب ملائم من هذه الدعوى يؤكد وجودها ويبحث أساسها ويبين آثارها، وقد أكد السيد سوليس أن أول من تحدث عن الدعوى المباشرة كان ديرانتون في مؤلفه : " كتاب العقود والإلتزامات 1819، الجزء الثاني، ص 34 "(2). بعد أن إستعرض مبدأ نص المادة (1166) من القانون المدني الفرنسي، أضاف بأنه " في بعض حالات الإستثناء يستطيع الدائن أن يتصرف باسمه ضد الغير المدين المحجوز لديه" Le Tiers Débiteur Saisi " ودعواه لها نفس الأثر كما لو كانت متولدة مباشرة من عقد بينه وبين المحجوز لديه " ونصل إلى تفتق الدعوى المباشرة مع تروبلون في مؤلفه : " المبادلة والإيجار " حيث يحدد أساس الدعوى المباشرة للمالك ضد المستأجر من الباطن والعامل ضد رب العمل، إنها العلاقة القانونية هي التي تربط الدائن الأصلي والمدين من الباطن(3). وكان أن دخلت الدعوى المباشرة ميدان التأمينات لتكون الوسيلة التي لاتقدر بثمن إذا أحسن إستعمالها كتقنية قانونية على أفضل وجه.

إن شركات التأمين هي التي جهدت من أجل قبول الدعوى المباشرة وكان ذلك بخصوص حق الدائنين المرتهنين ضد المؤمنين للعقارات المؤمن عليها. وفي هذه الحالات الأخيرة كانت شركات التأمين من الحريق المؤمنة للملاك هي التي ترغب في إستعمال الدعوى المباشرة ضد مؤمن المستأجر من المخاطر الإيجارية في صورة الحلول في حق المالك،

---

(1) - **BOURHAM ATALLAH ,** OP CIT , P 35 et S .
(2) - **BOURHAM ATALLAH ,** OP CIT , P 37 Marge 3 .
(3) ـــ لتوسع أكثر يراجع الهامش، رقم 3 في مؤلف الأستاذ **برهام عطا الله**، المشار إليه سابقا، ص 37 .

ولكن غالبا ما كان توقيف هذه الحركة عندما توسعت صعبا جدا، وهكذا عاجلا أم آجلا لم يمكن تجنب الإعتراف بالدعوى المباشرة للضحية.

وهكذا شهد القرن التاسع عشر تفرخ وكالات وممثلي شركات التأمين في الأطراف الفرنسية وأصدر قانون 1889/02/09 المتعلق بحصر إمتيازات مؤجري المحلات الزراعية ومنح التعويضات المتوجبة على التأمين (بموجب التأمين) حيث نصت مادته الثانية على : " إن التعويضات الواجبة من قبل التأمين من الحريق، والبرد، وموت الماشية، أو المخاطر الأخرى، تمنح بغير الحاجة إلى تفويض (وكالة – إنابة) صريح إلى الدائنين الممتازين أو المرتهنين بحسب مرتبتهم، ومع ذلك تكون المخالصات المتممة عن حسن نية قبل الإعتراض صحيحة". ونصت المادة الثالثة منه أيضا على نفس الشئ بالنسبة للتعويضات الواجبة في حالة الحادث على المستأجر أو على الجار تطبيقا للمادتين (1733)، (1382) من القانون المدني في حالة تأمين المخاطر الإيجارية أو من رجوع الجيران، حيث المؤمن له أو ذوو حقوقه لايمكنهم تلقي كلا أو جزءا من التعويض دون أن يكون مالك الشئ المؤجر أو الجار أو الغير الذي يحل محله في حقوقه قد عُوِّضُوا عن نتائج الخطر(1).

واستفادت مجموعتان من هذا التشريع وجاهدتا من أجل تشييده وهما : أصحاب البنوك والمقرضين(2) فاصحاب البنوك ومقرضو النقود من جهة، والتأمينات للمالكين ضد الحريق من جهة أخرة. فالأولون أفادوا من القانون بصفتهم دائنين مرتهنين والثانيون باعتبارهم حالين في حقوق المالكين الضحايا في الحريق. بالرغم من أن الإعتراف للمالك بالدعوى المباشرة أو للدائن المرتهن لم يتبع هذا التشريع.

المطلب الخامس
الدعوى المباشرة في ميدان التأمين من المسؤولية

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 39 .

(2) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 39 . وراجع الهامش رقم 15 في نفس الصفحة 39 (النيابة) لدى Planiol حيث يعتبر المالك المتضرر في الحريق نائبا قانوينا والمؤمن يجد نفسه مجبرا قانونا بمسك التعويض لديه من أجل إفادة المالك المتضرر من ذلك .

لقد لزم الإنتظار حتى سنة 1911 لتؤكد محكمة النقض الفرنسية (نقض الغرفة المدنية في 1911/07/17) من غير مبرر من جهة أن للمؤجر دعوى مباشرة ضد مـؤمن المخـاطر الإيجارية، ولما علق بلانيول على هذا القرار فتش عن مبرر له وقدر أنه ينبغي منحه للـدائن المرتهن وللمالك وللجار (أي منح هؤلاء حقا شخصيا Droit Propre) ودعوى مباشـرة ويكون هذا طبيعيا ويكون هذا حذقة غريبة (حجة) لاجبار المؤمن على الإحتفـاظ بهـذا المبلغ لصالح شخص محدد، وفي الوقت نفسه لمنع هذا الشخص من المطالبة به قضائيا، وهـو ما يمكن تلقيه وديا، فإن تقدم الغير إلى صندوق الشركة، أمكن طلبه (أي المبلغ) عن طريق الدعوى. بالإضافة إلى ذلك فإنه مع قانون 1889 كانا بداية تدخل الدعوى المباشرة ومفهوم " الحق الشخصي " في مجال التأمين ، وتمتد الحركة. إنه دور تأمين المسؤولية .

لقد اضاف قانون 28 ماي 1913 درجة ثامنة للمادة 2102 من القانون المدني إجـراءا يقضي بأن تكون ممتازة...°8 (أي من الدرجة الثامنة) " الديون الناشئة عن حادث لصالح الغير المتضررين من هذا الحادث أو ذوي حقوقهم على التعويض الذي يعترف بـه مـؤمن المسؤولية المدنية أو الذي إعترف قضائيا بمديونيته به بسبب إتفاق التأمين . وأن أية مخالصة متممة للمؤمن له لاتعد مبرئة ما دام الدائنون الممتازون لم يعوضوا ".

إن العجب الممكن هو لماذا لم يستعمل المشرع صراحة تقنية الحق الشخصي والدعوى المباشرة من أجل إفادة الضحية من تأمين المسؤولية[1]. وهكذا إستنبطت بعض المحاكم الدنيا ومحاكم الإستئناف في فرنسا كما في سويسرا من (المادة (8 – 2102) مدني فرنسي، والمادة (60 LCA [1908] س) على التوالي دعوى مباشرة وحق شخصي للضحية ضد المؤمن لما للقضائين من إمكانية لتفسير النصوص وسلطتهما في الإبتكار والخلق من أجل إيجاد حلـول للتراعات بأحكام وليس بتنظيمات ممنوعة (لوائح محرمة)، كل ذلك إذا كـان بالقـانون ثغرة[2] أو لم يوجد قانون.

وهكذا كذلك تذهب المحكة الإقليمية لمقاطعة " Vaud " حتى إلى قبول مبـدأ عـد القابلية للإحتجاج على الضحية بالإستثناءات، بعد قبولها بالدعوى المباشرة لهذه الأخيرة ضد

(1) ـــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 40 .

(2) ـــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 41 .

المؤمن عندما ذكرت أن : " التعويض العائد للغير المضرور والذي عليه تمنح المادة (LCA60) لهذا الأخير حق حجز (رهن حيازي Gage) لايمكن أن يتحمل تخفيضا بسبب خطأ جسيم من الفاعل " لأن " الغاية من هذا الحكم القانوني الذي هو التأمين لضحية الحادث أو لذوي حقوقها تعويضا ملائما سوف يتخلف لو كان للمؤمن حق في الحالة المماثلة بالإحتجـــاج بالمادة (L4 LCA) [1] المتعلقة بتخفيض تعويض التأمين في حالة الخطأ الجسيم للمؤمن لـــه. إلا أن هذا القضاء السويسري لم يستمر، على النقيض من ذلك القضاء الفرنسي الذي كان له موقف مشرف : فقد ظهرت أولى محاولته المحتشمة نوعا ما في 1918. فمجلـــس قضـــاء باريس في 1918/02/26 بعد أن قبل بأن الدعوى غير المباشرة للمادة (1166) من القـــانون المدني تكون مقبولة من جانب الضحية ضد المؤمن، تذهب لحد القول : " إعتبـــارا إلى أن القانون المؤرخ في 1913/05/25 يقضي بأن تكون ممتازة الديون الناشئة عن حـــــــادث" "واعتبارا بأن هذا القانون 1913/05/28 لم بفعل سوى أن مد إلى لحوادث الضمانات المملاة بقانون 1889/02/19 في مادة الحريق ومواد أخرى، وأن هذا القانون يـــزود في الحقيـــــقة الدائن بحق شخصي على مبلغ التأمين من أجل ضمان المبالغ المستحقة له ... مما يستتبع من ذلك أن الدائن له دعوى مباشرة ضد الشركة التي ضمنت نتـــائج الحـــادث المنســـوب إلى مستأمنها ..." .

ومن بعده كانت محكمة السين المدنية في 1924/03/04 على أثر مرافعة ممثـــل النيابـــة العامة (LYON Caen) قبلت الحق الشخصي للضحية. ذلك كـــان في قضـــية ليربـــان ولاسيالي ضد مازيت[2] التي سمحت للمحكمة العليا الفرنسية التأكيد بوجود حق شخصي للضحية ضد مؤمن المسؤول : " حيث أكدت، نظرا بأن قانون 28 ماي 1913 المضيف فقرة ثامنة للمادة (2102) من القانون المدني خلق لصالح الشخص المضـــرور في حـــادث حقـــا شخصيا على التعويض الذي يقره مؤمن المسؤول أو إعترف بمديونيته به نظرا لإتفاق التأمين

---

(1) ـــ المرجع نفسه، ص 41 .

ـــ حكم محكمة VAUD بتاريخ 1924/10/29 .

(2) ـــ نقض الغرفة المدنية في 1926/06/14 .

ـــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 43 .

لايسلحه فقط بامتياز تجاه الغير من دائني المؤمن له ولكن أيضا يقرر بأن أي مخالصة متممة من المؤمن لاتكون مبرئة ما دام أن الدائن الممتاز لم يعوض، نظرا إلى أن ضحية الحادث تجد في الحق الشخصي المخول لها، هكذا بموجب القانون مصدرا للدعوى المباشرة التي تسمح لها بمقاضاة المؤمن (إختصامه) في الوقت ذاته مع المؤمن له في الواقع لتحديد بشكل وجاهي (حضوري) بين الأطراف أولا وجود دين بالتعويض ومبلغه وفي المقام الثاني التعويض الواجب على المؤمن، وبأن هذا الأخير سوف يكون ملزما في حدود ما عليه بصبه بين يديه، وأن الإلتزام المفروض على المؤمن بالإحتفاظ بهذا المبلغ لصالح الشخص المضرور له أثر هام للسماح لهذا الأخير بأن يطلب به تسديده مباشرة[1].

بعد أن وضعت المحكمة العليا أساس المتابعة المباشرة للضحية ضد المؤمن تسحب أولى النتائج المنطقية للدعوى المباشرة : عدم جواز الإحتجاج بالإشتراطات لعقد التأمين تجاه الضحية[2] مع العلم أن الاستاذ كاظم حسن الربيعي في رسالته يذهب بشأن نشأة الحق المباشر والأساس القانوني له إلى سرد ثلاث نظريات تقليدية ، هي نظرية الإنابة في الوفاء، ونظرية حجز ما للمدين لدى الغير ، ثم نظرية الإمتياز[3] لينتهي في النهاية إلى تقريره أن حق المضرور المباشر هذا ينشأ عن عقد التأمين الإلزامي إستنادا إلى قاعدة الإشتراط لمصلحة الغير إشتراطا مجردا من السبب ومن عيوب الإرادة .

والخلاصة : بغض النظر عن كثير من المسائل القانونية والفقهية التي تثيرها وأثارتها الدعوى المباشرة للضحية في ميدان التأمين من المسؤولية عموما والتأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات خصوصا. يمكن القول أنها إبتكار فقهي وقضائي كان له أصله في القانون المدني الفرنسي وقوانين أجنبية أخرى، وساعد على بلورته أوضاع إجتماعية (صناعية – إقتصادية) خاصة تعود في النهاية إلى مبادئ العدالة والنظام العام والإستقرار الإجتماعي والتضامن بين أفراد طوائف المجتمع المختلفة.

---

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 44 .

(2) ــ نفس هذا التعليل أوردته **كاميل جوفري** في مرجعها المسؤولية المدنية في مادة حوادث السيارات بوقائع مختلفة، أنظر ، ص 249 وما بعدنا .

(3) ــ أنظر رسالته ، ص 157 وما بعدها .

المطلب السادس
الطبيعة القانونية للدعوى المباشرة
للضحية ضد المؤمن

لاشئ أكثر صعوبة من تحليل الأنظمة الجديدة عندما يراد معرفة الأصل الذي تنفصل عنه هذه النظم الجديدة أو عبارة " Sui Generis " فهذا عمل مليء بالعقبات .

فالفقه في فرنسا خاصة لم يدخر جهوده منذ عشريات من أجل كشف الطبيعة الرمزية والسرية للحق الشخصي، لكن هذا البحث كان قد شرع فيه لاسيما من أجل التحليل المجهري للدعوى المباشرة، وهذا مالم يجعل العمل سهلا[1] . ومن جهة أخرى نجد البعض[2] يقرر منذ البداية بأن المقصود بالأساس القانوني المنشئ للإلتزام القانوني بالتعويض المباشر للمتضررين في حوادث السيارات المصدر المنشئ للإلتزام الذي أصبح بفعل التأمين الإلزامي التزاما ذا شقين : الأول ينشأ من المسؤولية التقصيرية لمرتكب الفعل الضار، والثاني ينشأ عن عقد التأمين الإلزاي الذي يغطي هذه المسؤولية، بحيث يستطيع المضرور الإستفادة من فوائد أي منهما دون الرجوع بكليهما.

وإذا كانت خلاصة ما توصل إليه الأستاذ أبو زيد عبدالباقي[3] أن المشرع الفرنسي لم يعط للمضرور صراحة أو مباشرة حق المطالبة المباشرة للمؤمن عن طريق الدعوى المباشرة، فإن التساؤل يبقى قائما حول مفهوم الحق الشخصي والدعوى المباشرة ثم أيضا تحليل إزدواجية الإلتزام أو العلاقة بين المؤمن والضحية، وهذا ما سنتناوله في فرعين :

الفرع الأول
الطبيعة القانونية للدعوى المباشرة في الفقه

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 51 .
(2) ــ **الربيعي (كاظم حسن)** : مرجع سابق ، ص 21 .
(3) ــ **أبو زيد (عبدالباقي مصطفى)** : مرجع سابق ، ص 400 وما بعدها .

لقد أصدر الفقه الكثير من النظريات في تحليل حق الضحية والدعوى المباشرة. ويمكن ترتيب هذه النظريات في مجموعتين : نظريات مبررة ونظريات أخرى مفسرة.

وفيما يلي أعرض على التوالي هذه النظريات المختلفة وعيوب كل واحدة منها :

أولا : النظريات المبررة للدعوى المباشرة

لقد دار الجهد الأساسي للفقه حول تبرير الدعوى المباشرة أكثر من تحليل الحق الشخصي للضحية : وهذا – زيادة على ذلك – هو من الطبيعي أن الفترة التي تأخذ فيها فكرة الدعوى المباشرة سبيلها.

إن النظريات المبررة يمكن ترتيبها كما يأتي :

1 - حيث يكون هناك نص أو مبدأ قضائي، يكتفي البعض بالقول بأن هذا إبتداع قانوني أو قضائي.

2 - حيث لايكون هناك نص يلجأ الفقه إلى مفهوم العدالة وإلى القانون الطبيعي.

3 - اللجوء إلى نظرية حوالة الحق تحت إسم الإنابة في معناها العادي.

4 - اللجوء إلى الإشتراط لمصلحة الغير، الضمني، المدرج في عقد التأمين من المسؤولية.

ويمكننا منذ الآن إعطاء رأينا التقييمي حول هذه النظريات، إنها جميعا صحيحة، إنها لاتعدو أن تكون مبررا للدعوى المباشرة، لكنها لاتفسرها، كما لاتعير إهتماما لطبيعتها العويصة، وأوجز فيما يلي شرح بعض النظريات المذكورة .

أ ـ نظريات المجموعة الأولى أو النظريات المبررة

1 ـ إرادة المشرع

في الدول التي إعترف فيها بالدعوى المباشرة للضحية ضد المؤمن بمقتضى نص تشريعي، فإنه لايكون هناك محاولة كبيرة جدا لبحث هذا التبرير خارج القانون، وهذا حال الكثير من الحقوقيين السويسريين وكل الحقوقيين الإنجليز الذين يعترفون بالطابع الإستثنائي للدعوى المباشرة، هذه المحاولة قد أخذ بها جانب من الفقه الفرنسي، والبعض يعتقد بأن مصدر الدعوى المباشرة لايمكن أن يكون إلا في نظام قانوني وأن حق الضحية لايتعلق بإرادة

الأطراف وإما يتعلق باشتراط قانوني وملزم لمصلحة (أو لحساب) الغير[1]. وهو يقتــرب جدا من هذا الإتجاه، يكون الفقه المؤطر من قبل الأغلبية من الحقوقيين الفرنســيين والــذين لايرون كمبرر للدعوى المباشرة غير إرادة القضاء فهي إذن بدعة تحكمية.

فإذا كانت هذه الإعتبارات العامة تبرر بوفرة الإعتراف بالــدعوى المباشــرة، فإنهــا لاتساعد على حل مشكلة أساس حق الضحية " لأنه يكون دائما للقانون وحده التــدخل لإعطاء شخص دعوى ضد الغير، وإنه بفضل القانون كان لضحية المخالفة دعــوى ضــد مرتكب الخطأ، وبفضله للشريك في التعاقد إمكانية التصرف ضد المتعاقد الآخر الذي لاينفذ التزاماته "[2]، وكما قال بحق مازو وكانط " تدخل القانون يبرر حق تصرف الضحية، وهو لايستلزم أي طبيعة لهذا الحق ولا أكثر من أجل دعوى ومن أجل دعوى أخــرى، ونفــس الشئ أيضا بالنسبة للإتجاه الذي جعل الفقه المصري يؤسس بشجاعة الدعوى المباشرة علــى مبدأ العدالة والقانون الطبيعي اللذين هما من المصادر الشكلية كما هما مصدرين مســاعدين للقانون الوضعي في مصر.

2 ـ الحق الشخصي والعدالة في مصر

في غياب نص خاص – قبل قانون 1955 – واستحالة التحليل الصــحيح للطبيعــة القانونية لعقد تأمين المسؤولية المدنية، فقد لجأ الفقه المصر إلى مفهــوم العدالــة والقــانون الطبيعي جاعلا الحق الشخصي للضحية ينتج عن هذا المبدأ للعدالة. ومن المفيد ملاحظــة أن مادة في مشروع القانون المدني الفرنسي والتي لم تؤخذ في أثناء الصياغة النهائية، قد وجدت متبناة في التقنين المدني المصري لسنة 1948، إنها المادة (2) التي تسمح للقاضــي بإيجــاد في العدالة والقانون الطبيعي، مصدر القانون إذا لم يجد الحل في مصادر أخرى. بل ذهب الفقه المصري في نقده لرفض القضاء في مصر الإعتراف بالدعوى المباشرة إلى حد إعتبــار ذلــك الرفض بأنه مناقض للنظام العام[3]. بينما بعض الكتاب المتأثرين بالفقيه Labbé قد وجــد

---

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 52 وما بعدها .

(2) - **WEILL ,** La Relativité des Conventions, These , Paris, 1939 , P 780 .

ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 53 . هامش 3 .

(3) ــ **عرفة (محمد)** : مجلة القانون والإقتصاد، السنة 16، العدد الثاني ، ص 221 .

قاعدة عامة تسمح بالدعوى المباشرة للدائن ضد مدين مدينه في كل المرات التي يكون فيها مصدر حق الدائن هو السبب لإلتزام المدين الثاني لصالح المدين الأول، هذه القاعدة العامة حسب هؤلاء الكتاب غير محددة بالتشريع، ولكن لها دلالاتها في الإعتبارات المحضة للعدالة وفي روح التشريع، لقد وجدوا تطبيقا لهذه القاعدة العامة في الدعوى المباشرة الممنوحة للمؤجر ضد المستأجر منه ، المادة (2/596) مدني مصري، والدعوى المباشرة للأجير أو المقاول ضد رب العمل ، المادة (662) مدني مصري، والدعوى المباشرة للوكيل ضد الوكيل من الباطن، المادة (3/708) مدني مصري .

3 ـ نظرية الإشتراط لمصلحة الغير

لقد دافع جوسران عن هذه النظرية، حيث يعتقد أن المؤمن له قد عقد إشتراطا ضمنيا لمصلحة الضحية حين يقول : " إن هذا التفسير يتناسق مع إرادة المؤمن له بشكل كامل الذي ينوي وضع شخص المؤمن بينه شخصيا وبين الضحية المحتملة والذي ينوي حينئذ جعل الثاني دائنا مباشرة للأول "[1] .

إشتراط مشروع ما دام أن الإتفاق الأساسي تأمين المسؤولية يضمن أولا المؤمن له وبالدرجة الثانية الضحية. كان لهذا الفقه أصداء في القضاء الفرنسي وخاصة لدى الحاكم الدنيا وبالذات محكمة إستئناف الجزائر الغرفة الأولى في 1930/11/21[2]. وبنفس الطريقة تجاوزت هذه النظرية الحدود وعبرت البحر المتوسط لتظهر من جديد في مصر.

يبدو أن المستشارين الحاليين للمحكمة العليا المصرية الذين يقومون ببدايتهم في زمن المحاكم المختلطة لم ينسوا فقهها . فالمحاكم المختلطة ترتكز على مفهوم الإشتراط لمصلحة الغير إما من أجل رفض منح الحق الشخصي والدعوى المباشرة للضحية وإما من أجل منحها إياها بصورة عامة.

إن هذه النظرية للإشتراط لمصلحة الغير، تعاني من هذ المرض الذي يصيب كل النظريات التي تبحث عن تبرير حق الضحية، إنها تستطيع أن تعطي القاعدة القانونية لحق الضحية ضد المؤمن. إن كل النظريات التي تصورها الكتاب تعطي نفس الأساس (القاعدة).

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 54 متن وهامش، رقم 7 .
(2) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 54 هامش، رقم 8 ومحاكم أخرى في فرنسا .

لكن هذه النظرية كغيرها لاتعير إهتماما لتركيبة حق الضحية المتولد من طبيعتها القانونية . خاصة وأنها لاتحمل أي تفسير لعدم القابلية للإحتجاج بالإستثناءات.

والمؤكد أنه قد قيل بأنه إنطلاقا من الحادث، يمكن إفتراض أن الضحية تقبل بالإشتراط الذي ينتج لصالحها من عقد التأمين، ومن هذه النقطة لايستطيع المؤمن أن يحتج على الضحية بأي إستثناء، فحق الضحية إنطلاقا من الحادث تكون له حياته الخاصة، كذلك فإن هذا البناء يبدو مقنعا قليلا، خاصة وأنه كان قد إتخذ من أجل إعطاء نوع من التحليل للنص الذي يكون من طبيعته التأقيت (سرعة الزوال).

وفي الحقيقة فإن هناك عقبة كبرى لأن تكون نظرية الإشتراط لمصلحة الغير ترضي كلية أولئك الذين يبحثون عن الحماية الشاملة للضحية، إن هذا هو المادة (11) من قانون 13 جويلية 1930 التي تقضي بأن المستفيد ليس له أكثر من حق المشترط وأن المدين يمكنه الإحتجاج على المستفيد بكل إستثناء قابل للإحتجاج به على المشترط، فهناك فرق بين التأمين لحساب من له الحق والتأمين من المسؤولية .

4 ـ نظرية النيابة القانونية

إنها إحدى الفرضيات الأولى التي إعتمدت عليها المحاكم الفرنسية لتبرير إعترافها بالدعوى المباشرة للضحية ضد المؤمن.

ويبدو أن أصل الفكرة يوجد في ملاحظة مصاغة في 1911 من قبل بلانيول، حيث يتكلم عن مالك العقار المحترق كمناب قانوني في دعواه ضد المؤمن الذي يضمن المستأجر من أجل الأخطار الإيجارية، ولقد إستقى بلانيول فرضيته من نص قانون 19 فيفري 1889، المعاد صياغته بالمادة (37) من قانون 1930. وأنه بالنظر إلى هذه النصوص فإن تعويض التأمين في حالة الحريق يكون ممنوحا للمالك أو إلى الدائنين المرتهنين" من غير أن تكون هناك نيابة صريحة " هذا بالرجوع إلى عدم إستلزام إنابة إرادية أن بلانيول خلص بخصوص وجود إنابة قانونية أو إنابة ضمنية حسب القضاء .

هذه الفرضية، إن لم يكن لها أنصار ولها الفقه خصم مجمع عليه يضع في الحقيقة التناقض بين عبارات الضمنية والإنابة القانونية، قد سجلت مع ذلك بصمة الفقه الفرنسي.

إنه ليس هناك حاجة لملاحظة الخطأ الذي إرتكبه بلانيول والمحـــاكم، فقـــانون 1889 عندما يتكلم عن الإنابة يرجع إلى معناها العادي، إن أمكن هكذا التعبير، فالقانون لم يـــرد غير تنظيم ما إعتاد الموثقون ممارسته، وقد كان ذلك شرْطَ أُسْلُوب (شرطا مألوفا) بموجبه يعلن المدين صراحة التنازل والإنابة عن وفي حقوقه الحتملة للحق بالتعويض[1].

فيوجد إذن حوالة حق، هذا الإغفال كان في الأصل هو سبب فشل كل محاولة لتفسير الدعوى المباشرة ، إن الحقوقيين يعتقدون دائما أن الدعوى المباشرة إنما هي كوسيلة لتحويل الحق، في الوقت الذي يبين فيه الكاتب أن هناك تحويل للدين[2] .

ب ـ نظريات المجموعة الثانية أو النظريات المفسرة للدعوى المباشرة

لم تكن النظريات السابقة مرضية ومن ثم فقد إجتهد قسم من الفقـــــــه، في فرنسا وسويسرا لتفسير نظام عمل الدعوى المباشرة، وهكذا ظهرت ثلاث محاولات مـــــــن أجل تفسيرها، ففي سويسرا كانت هناك بالخصوص النظرية القائلة بوجـــود تقـــاطع بـــين تأمينين، وفي فرنسا ظهرت عدة نظريات مفسرة. وبداءة كانت نظرية الدعوى المباشـــــرة تعتبر هذه الدعوى كامتياز، ثم جاءت نظرية تعتبرها حبسا (أو حجزا) والتي تبناها بيكار، وبيبي . ثم أخيرا نظرية الحجز التحفظي التي تزعمها بيسون ورواست. وأشرح كل ذلـــك بإيجاز.

1 ـ الدعوى المباشرة والإمتياز

إن المقاربة بين الدعوى المباشرة والإمتياز ترجع إلى تاريخ العهد الأســـطوري، إنهـــا النظرية التي يمكن بحق ترتيبها بين النظريات المبررة لابين النظريات المفسرة للدعوى المباشرة. إن هذه النظرية لاتنفصل عن شخصية " Labbé " وحسب هذا الحقوقي اللامع فإنه ينبغـــي الإعتراف للدائن بامتياز في كل الحالات التي يكون فيها دين من البـــاطن (Sous Créance) ناشئا في الذمة المالية للمدين بفعل هذا الدائن. وهذا هو حال ضحية ضرر يسببه شـــخص مؤمن له، وحسب لابيه فإن الضحية، وهي تستعمل الدعوى المباشرة تكون كمن يتســـلح

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 56 .

(2) ــ **برهام (عطا الله)** : المرجع نفسه .

بامتياز، لقد كان لهذه النظرية الأثر البالغ على السلطة التشريعية، فقانون 28 مـــاي 1913 وقبله قانون 1889 لم يكونا سوى ثمرة لهذا البناء الفقهي للابيه، بالإضافة إلى أنها أشـــربت جيلا من الحقوقيين بكامله الذي حتى ولو أنهم يعتبرون ألا إمتياز بدون نصوص، يعتقـــدون على الأقل بأن الدعوى المباشرة تكون حق تفضيل على دين يعود إلى الحابس ضـــد أحـــد الغير(1).

2 ـ الدعوى المباشرة وحجز ما للمدين لدى الغير

إن قسما من الفقه يشبه الدعوى المباشرة بحجز ما للمدين لدى الغير، إنهما من نفـــس الطبيعة يؤكد رواست، فحيث يحقق نظام عمل الواحدة يكون في الأعماق تحقيق الأخرى. وهذا ما يثيره بيكار وبيسون. فإن لم يكن هناك هوية تماثل - تطابق كاملة بـــين الـــدعوى المباشرة وحجز ما للمدين لدى الغير للنظامين، إلا أنهما يعملان حسب هؤلاء الكتاب بنفس التقنية: فالتصرف بـــ " نوع من التجنيد للدين الذي يكون محجوزا لصالح الـــدائن الـــذي ينتظر أن يكون محولا له كلية بنوع من الحوالة القضائية... فالدعوى المباشرة (تنتج) إذن أثرين : تجنيد ونقل، والتجنيد يكون هو ضمان النقل ". وهكذا لايتأكد ضمان الوفـــاء إلا بالدعوى المباشرة عن طريق حلول مدين أكثر يسارا محل مدين أولي (أصلي – Primitif).

إن مثل هذه هذه المحاولة ألا تؤدي إلى الإنتقاص من آثار الدعوى المباشرة بتشـــبيهها بحجز ما للمدين لدى الغير، كيف يحل مشكلة عدم القابلية للإحتجاج بالإستثناءات علـــى الضحية (أو ضد الضحية ؟).

3 ـ الإلتزام بالحبس

إن أصل هذا التفسير يعود إلى الاستاذ بيكار، ثم بعده السيد Biney الذي طوره، إنهما يقترحان " الإلتزام بالحبس " المفروض على المؤمن كمبرر لحق الضـــحية، وحســـب هـــذه النظرية، فإن ضحية الضرر تكون مزودة " بحق يشكل الموازن لإلتزام المؤمن بالحبس " هـــذا الحق متناسق مع الدعوى المباشرة ذو نداء غير تفضيلي أكثر كالدائنين المرتهنين أو الممتازين،

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 57 .
- راجع المادة 36 من الأمر رقم : 95- 07 .

إنما تحديدا على دين يكون مخصصا لها " ويعتبر السيد Biney هذا الضمان هو الذي يحقق التأمين الشامل (الضمان العام الشامل) ولايمكن تصور ما هو أكثر منه فعالية، وهذا يتعلق بتنظيمه وحتى بالموضوع الذي يرتبط به حق الضحية، فدين الضحية يحدد دين المؤمن لـه، وهذا الأخير لايوجد مالم يوجد الأول كما لايوجد أصلا إذا كان الأول قد إنقضى، فلا مكان هنا لحق التفضيل، فالحق حصري، وهذا هو الإلتزام بالحبس المفروض على المؤمن الذي خلق هذه الوضعية الجديدة التي يمكن مقارنتها بالضمانات الأخرى المعروفة فيما يتعلق بالنتيجة التي تكرسها وتأكيدا أصلية بالنسبة للقاعدة القانونية التي تدعمها .

إن هذا التحليل يقود السيد Bieny إلى نتائج متشابهة مع النظريات الأخرى، فالإلتزام بالحبس يكون محددا بعقد التأمين الذي ترك القانون للمتعاقدين السهر على تحديده . ويكون كذلك شأن حق الضحية . إن العقد هو الذي يحدد له الشروط وجميع الإشتراطات تكون إذن قابلة للإحتجاج بها على الضحية. ومن ضمنها بالطبع السقوطات اللاحقة على الحادث، وهكذا في إعتقاد السيد Bieny يتوصل إلى تشكيل " مجموعة متوازنة بصورة متناسقة ".

4 ـ إجتماع تأمينين (التأمين من المسؤولية والتأمين من الحوادث)

لقد ظهرت في سويسرا محاولة غير بعيدة عن محاولة الإشتراط، وترى في تأمين المسؤولية المدنية المقاربة بين النوعين من التأمين: تأمين المسؤولية التقليدية والتأمين لحساب الغير ضد الضرر المسبب من قبل الحادث العرضي الذي يضمن الضحية في الأساس الذي يلاقي بالدعوى المباشرة المتولدة عن القانون الإتحادي للمسؤولية (L.C.R).

من هذا الرأي Guhl وحسبه فإن تأمين المسؤولية لايفقد طابعه بفعل الدعوى المباشرة، إنه يجد تكملته في التأمين من الأضرار لصالح الغير ، بالنظر إلى الحيلة القانونية .

إن الفقه يعتقد بتطور داخلي يحدث في مفهوم تأمين الأموال وبواسطة التأمين من المسؤولية المدنية لحائز سيارة ينتج شكل جديد من التأمين الذي يكون ظاهرا لأول مرة في المادة (113) من القانون المدني ثم المواد (49) الفقرة الأولى و (50) الفقرة الأولى من قانون التأمين ، وأخيرا فإن (L.C.R) الصادر بالقانون الفدرالي حول الإستعمال السلمي للطاقة

الذرية والوقاية ضد الإشعاعات، قد سرع أيضا هذا التطور، إن هذا التأمين الجديد لحساب الغير رافق التأمين من المسؤولية المدنية لأن تستجيب لحاجة حماية الغير .

إن قرار المحكمة الفدرالية السويسرية (R.O.66.1, P.102) إستطاع أن يظهر كداعم لهذه الفرضية، ولكنه ليس في ذلك من شئ، فالمحكمة الفدرالية جعلت التأمين من المسؤولية المدنية تأمينا ضد الحوادث لصالح الغير، لكن Chatelain يتوقع أن يبقى تأمين المسؤولية كما هو ولكن تأمين ثان يجب أن يكون معقودا بالنظر إلى القانون، ولقد ذهب بحذر إلى أبعد في هذا الطريق.

" إن هاتين الخاصيتين الإلزاميتين والدعوى المباشرة جعلت تقريبا من التأمين من المسؤولية – ماديا، مؤكدة على كلمة – ماديا – تأمين ليس فقط للشخص الحامل للمسؤولية ولكن كذلك للمضرور، ويؤكد كاري Carry أن حق الدائنية المباشرة يهدف إلى إعطاء طابع مختلط للتأمين الإلزامي على المركبة السيارة : تأمين من المسؤولية المدنية أو تأمين ضد الأضرار لصالح الغير"[1] . (هامش 28، 29، ص 60) برهام.

الخلاصة

كما رأينا، لا النظريات المبررة ولا النظريات المفسرة تقنع العقل، فإن كانت هذه النظريات قد بنيت لأجل التبرير أو التفسير فقط، كان يمكن أن تكون أكثر قبولا، لكنها كانت قد قدمت كتحليل للطبيعة القانونية للدعوى المباشرة وللحق الشخصي، والواقع أن كتاب هذه النظريات المفسرة كانوا أكثر أربا أو حكمة. فهم يقبلون فكرة الدعوى المباشرة كشر لابد منه، ولكن يبذلون جهدهم من أجل التقليص من الحق الذي تحميه هذه الدعوى، إنهم يعرضون السلطة النسبية للدعوى المباشرة وحلول حق الضحية محل حق المؤمن له. بينما الواقع أن كتاب النظريات المبررة يريدون بأي ثمن جعل فكرة الدعوى المباشرة مقبولة، وقد نجحوا بحق ونحييهم.

لكن هؤلاء وأولئك يظهرون وأنهم عالجوا المسألة من زاوية غير صحيحة. فلم يكن في نظرهم غير حق المؤمن له ضد المؤمن المعتبر كما لو أنه محول إلى الضحية، والواقع أن

(1) ـــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 60 ، هامش 28 - 29 .

الدعوى المباشرة لم تكن سوى الوسيلة لحماية هذا الحق. وكل الفقه، عدا : Gansens Brigade تصرف بهذه الطريقة : هذا هو أصل هذه الإلتباسات التي نشأت بخصوص الدعوى المباشرة. فلا النظريات المبررة ولا النظريات المفسرة قد حلت "اللغز" الذي تكتنفه العلاقات بين المؤمن والضحية.

فمسألة طبيعة دعوى الضحية ضد المؤمن بقيت إذن معلقة، فهل لهذه الدعوى طبيعة عقدية أو تقصيرية ؟ وهل لها طبيعة خاصة Sui Generis ؟. لقد جاهد القضاء والفقه للفهم الملموس للظاهرة لحل بعض المشاكل التي تثيرها هذه الدعوى في مادة التقادم والإختصاص، ومرحلة بعد مرحلة قد أُكِّدَ الطابع العقدي ثم الطابع التقصيري لدعوى الضحية.

وهكذا تؤكد محكمة النقض الفرنسية بداءة أن حق الغير المضرور " يستمد مصدره ويجد صيغته كلية في الإتفاق المبرم بين المتعاقدين "[1].

ثم إن موقفا قد عرض ويبدو متناقضا، فقرار 28 مارس 1939 مشار إليه في مؤلف برهام عطاالله (ص61) يؤكد بأن حق الضحية يجد أساسه في الحق في التعويض عن الخسارة التي يسببها الضرر الذي يعترف المؤمن له بمسؤوليته عنه، وقد إنضم الفقه إلى هذا التفسير إلى قول عطا الله، بحيث ذهب المؤلفان مازو إلى القول بأن حق الضحية له طبيعة تقصيرية إذا كانت مسؤولية المؤمن له تجاه المضرور تقصيرية وله طبيعة عقدية إذا كانت مسؤوليته تجاهه عقدية.

إن المحكمة الفدرالية السويسرية لم تثبت هذا الموقف وتؤكد أن : " التزام المؤمن بإصلاح الضرر لاينجم عن الحادث المسبب من قبل السيارة " وحسب المحكمة " فإن مصدر الإلتزام لايمكن أن يكون غير الإلتزام العقدي بالتأمين من خطر الحادث الذي تسببه المركبة ذات المحرك العائدة لمكتتب التأمين ".

لكن في الواقع هل هناك تعارض ؟ أليس هناك وسيلة لمصالحة هذين الموقفين الإثنين ؟ إن مؤلفين سويسريين قد حاولوا جعل تحكيم، فهكذا يعرض أفتينجر بأن : " الدعوى المباشرة تجد أساسها في القانون ولكن كذلك [ظاهريا] في العقد الذي بين المؤمن ومكتتب

---

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 61 ، هامش 32 .

التأمين " فـــ Strebel يؤكد من جهته بأن الدعوى المباشرة تكون نظاما خاصـــــــــــــا Sui Generis وتقدم طابعا مختلطا، والمؤلفان مارتي ورينو يعتبران من جهتـــهما الـــدعوى المباشرة ذات طابع أصيل وأنه لاينبغي تشبيهها بنظام آخر[1].

إن هذا التفسير الذي يشكل طريقا ثالثا أكيدا تكون مضللة (جذابة، مغرية) لكـــن يمكن التساؤل فيما إذا لم يكن ينبغي إستقاء كل المحاولات أولا من أجل تحليل العلاقات بين المؤمن والضحية قبل التحزب لهذا " الطريق الثالث " الذي يكتفي بملاحظة واقعة هي واقعة وجود دعوى " مباشرة ".

في الواقع إن جميع هذه النظريات تشتمل على بعض من الحقيقة. ففي تحليلها للعلاقات التي للضحية والؤمن، وللعقد والفعل الضار تلعب كل واحدة دورا محددا، فيكفـــي فـــك العنصر الإيجابي والعنصر السلبي في تحليل العلاقة القانونية بين المؤمن والضحية لهذه العلاقة. فالمسالة إذن هي البحث عن ماهية المصدر الذي ينتج عن إلتزام المؤمن تجاه هذه الضـــحية، هذا البحث الذي يصالح ما بين المواقف البادية التعارض ما دام أنه يعطي الدعوى المباشـــرة على التوالي طبيعة تقصيرية وطبيعة عقدية لايكون ممكنا إلا باتباع طريقة التحليـــل الثنـــائي للإلتزام. وهو ما أعرضه في الفرع الموالي .

الفرع الثاني
التحليل الثنائي للإلتزام
والعلاقة بين الضحية والمؤمن

يعود هذا التحليل والتفسير إلى الفقه الألماني الذي تطور ليتجاوز إلى ما وراء نهرالرائن Rhein وبعض البلدان كمصر، حيث يعتمد إلى رؤية الإلتزام يتحلل إلى عنصرين متميزين في الوقت الذي هما مترابطين : الدين الذي يتصل بواجب المدين بتنفيذ بعـــض التعـــويض والإلزام الذي يتصل بسلطة الدائن للإلزام بتنفيذ الدين (Debitum).

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 60 ، وما بعدها.

ويقبل أنصار هذا التحليل بأن الواحد من هذين العنصرين في الإلتزام يمكن أن يوجد بمفرده دون وجود الآخر، وهذا هو حال الإلتزام الطبيعي . وحسبهم، فإن الإلتزام لايكتمل إلا في حالة وجود العنصرين. كما أن مع ذلك يوجد مظهر آخر لم يجلب إنتباه الفقه بشكل كاف، إنه وجود مصادر مختلفة للإثنين من عنصري الإلتزام، وسنرى الحال التي يكون فيها عنصر الدين بجانب المدين يمكن أن ينشأ في العقد مثلا أو من القانون، وعنصر الإلزام لجانب الدائن يمكن أن ينشأ من مصدر آخر كمخالفة مثلا .

فيجب بداءة البحث، بأية صفة تستطيع الضحية متابعة المؤمن، من أين تستمد مصدر حقها، ثم بعد ذلك يجب التساؤل، بأية صفة يكون المؤمن ملزما بتسديد الدين إلى الضحية.

فلو أخذ (عنصر الإلزام) وهذا يعني حق الضحية في متابعة المؤمن من أجل تنفيذ دينها، نجد مصدر هذا الحق في الضرر الذي تكبدته الضحية على إثر الحادث، فسلطة الضحية لأعمال تنفيذ حقها في التعويض تكون من نفس الطبيعة، إنها توجه دعواها ضد المؤمن له المسؤول أو ضد مؤمن المسؤول وفي هذا المقام، نتفق مع محكمة النقض الفرنسية(1).

أما إذا أخذ عنصر الإلتزام فهذا يعني الواجب الذي يقع على المؤمن بإرضاء الضحية، نجد بأن المؤمن يكون ملزما بموجب عقد، وسنرى لاحقا آلية عمل هذا الإلتزام.

وحسبهم كذلك فإن الإلتزام، دين المؤمن يولد من إبرام العقد، والأحسن كذلك أنه يوجد منذ إصدار شهادة التأمين وحتى قبل إبرام العقد، فالدين أو الإلتزام يأخذ نشوءه إذن قبل الحادث، فهو حينئذ يسبق حتى وجود الإلزام، فالعلاقة القانونية لاتكون كاملة إلا بوجود هذين العنصرين، شهادة التأمين والضرر الذي تتكبده الضحية.

إن وضع العلاقة بين المؤمن والضحية بهذا الشكل يسهل إدراك عدم القابلية للإحتجاج على الضحية بالإستثناءات التي تكون سابقة عليه أو لاحقة، ويحث أولئك الذين

(1) ـــ متن ص 127 ، **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 61 ، حيث يشير إلى إتفاقه مع محكمة النقض الفرنسية في قضائها المدني بالنقض بتاريخ 1937/03/10 ... وغيره، وقد جاء فيه تأكيد أن حق الغير المضرور " يستقي مصدره ويجد حده في الإتفاق المعقود كلية بين الطرفين ".

يؤمنون باستحقاق عدم القابلية للإحتجاج بالإستثناءات السابقة على التفكير من جديد بالمسألة.

والواقع كما رأينا سابقا فإن العنصرين الإثنين للعلاقة بين الضحية والمؤمن لم يولدا في نفس اللحظة، فعندما يولد حق أو سلطة الضحية، فإن هذه الضحية تجد في مواجهتها مدينا سبق أن أخذ على نفسه التزاما مجردا بتعويض الضحية. والعلاقة التعاقدية بين المؤمن له والمؤمن تكون غريبة عليها كلية ولايمكن الإحتجاج بها عليها بالإستثناءات المتولدة عن هذه العلاقة التعاقدية سواء قبل الحادث أو سواء بعده.

إن هذا التحليل الثنائي للعلاقة القانونية بين الضحية والمؤمن تمثل إمتياز السماح بحل بعض المشاكل المختلف فيها في القضاء الفرنسي ولاسيما المتعلقة بالتقادم والإختصاص[1].

فقد قدرت محكمة النقض الفرنسية في الواقع بأن تقادم الدعوى المباشرة يخضع للتقادم الثلاثيني نظرا للطابع التقصيري للدعوى المباشرة وأنه بالمقابل يكون الإختصاص بالدعوى المباشرة محكوما بالقواعد المتعلقة بالإختصاص في مادة عقد التأمين، وهو ما يكرس طابعها التعاقدي ، وهذا كما هو ظاهر تشويش .

إن التحليل الثنائي يسمح بحل التناقض. فإذا سلم بأن مشكلة الإختصاص يجب أن تكون محكومة تبعا للقواعد التي تحكم التزام المدعى عليه، فالتحليل الثنائي يسمح بحل التناقض الظاهر لمحكمة النقض الفرنسية، وهي تفرض التقادم الثلاثي، فإن المحكمة العليا الفرنسية تقصد حق الضحية ودعواها المباشرة اللذين مصدرها في الضرر المتكبد به، وبالمقابل فهي تقصد مصدر إلتزام المؤمن – وليس مصدر حق الضحية – عندما تخضع الدعوى المباشرة لقواعد الإختصاص المتعلقة بعقد التأمين[2]، لكن لايكفي القول بأن المؤمن يجد مصدر التزامه، دينه في عقد التأمين، بل يجب تبيان آلية عمل نشوء (ولادة) العلاقة القانونية بين المؤمن والضحية وذلك بتحليل مصدر (دين – التزام) المؤمن، ومعنى هذا عقد تأمين المسؤولية، حيث يحلل في بيان كيف يمكن للضحية وهي من الغير أن تستفيد من

---

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 62 ، وما بعدها.

(2) ــ لتوسع أكثر راجع : **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 219 ، وما بعدها .

التعويض الموعود من المؤمن بموجب عقد التأمين، وليس هذا فقط بمجرد تنفيذ عقد تـــأمين المسؤولية حتى يستفيد أحد الغير من ضمان المؤمن، لأن الفرضية يمكن أن تتحقق بعقد تأمين فعل (واقعة) لحساب الغير، لكن في الحالتين تختلف الآثار الناتجة .

لفهم الحل أكثر يلزم أن يوضع في الحسبان وجود مفهومين متتاليين لعقد التامين مـــن المسؤولية : كلاسيكي قديم وآخر حديث في طور الإكتمال (النضج) . ففي معنى المفهوم الكلاسيكي فإن عقد تأمين المسؤولية فهو عقد تعويضي يضمن الذمة المالية للمـــؤمن لـــه تحديدا، ولا يكون تعويض الغير إلا نتيجة هذا الضمان (الإيديولوجية الفردية).

مع إنحسار الروح الفردية ظهر مفهوم يسند إلى عقد التأمين من المسؤولية مهمة أولية هي الإحتفاظ على كمال الذمة المالية للغير المضرور بواسطة حلول المؤمن محل المـــؤمن لـــه بطريقة يكون معها المؤمن مدينا للضحية وبالنسبة لها أن الإخلال بالإلتزامات العقدية مـــن جانب المؤمن له تبقى بدون أثر. وهكذا وبالعكس للمفهوم الأول، فهذا يعـــني أن حريـــة المؤمن له (إعفاءه) هي التي تصير النتيجة في تعويض الغير.

ومن وجهة النظر هذه يتحلل عقد التأمين من المسؤولية إلى : " إتفاق ديـــن متميـــز بالتحويل (النقل) من على عاتق المؤمن له إلى عاتق المؤمن لخطر مســـؤولية محـــددة "(1). حيث كان قديما عقد التأمين من المسؤولية يعتبر إجراءا فرديا للإحتياط الكبير، كما أنه قـــد نوقش مدى أخلاقية العملية، أما اليوم، وما عدا واقع كون تأمين المسؤولية صار إجباريـــا في بعض الميادين، فإنه أصبح يعد كإجراء إهتمام يجب علىكل شخص إتخاذه وهذا باســـم إهتمام آخر ومقتضيات أخرى إجتماعية. ويمكن القول لهذا أن المفهوم الكلاسيكي للتأمين من المسؤولية في أيا منا لم يعد مبررا، اللهم إلا للتأكيد على أن هناك بعض الإضطراب مـــا بين القانون والواقع. وأن المفهوم الكلاسيكي حول عقد التأمين من المسؤولية لاينبغـــي أن يفيد الضحية إلا عن طريق إشتراط صريح يسمح لها بضمان العقد أو بموجب حوالة حـــق. فمكتتب بوليصة التأمين يجسد صورة المعطي الذي يمنح حقا للغير. بينما في المفهوم الحديث، يوجد هناك مدين يبحث عن تحويل (نقل) دينه ووضعه على عاتق آخـــر، ولايمكـــن أن

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 64 ، وما بعدها.

يكون هناك معط في عقد التأمين من المسؤولية. في المقابل يستطيع مكتتب البوليصة أن يمنح الإفادة من التأمين إلى الغير. لكن هنا تكون الحالة التي لايكون فيهـــا المكتتـــب مســـؤولا تقصيريا أبدا، إنه يستطيع إكتتاب العقد لفائدة آخر مسؤول إحتمالي وليس لفائدة الضحية. ومن غير الذهاب إلى بيان أوجه إختلاف عقد التأمين من المسؤولية عن عقد التأمين لحساب الغير هناك تحليلان آخران لعقد التأمين من المسؤولية الأول يمثله بحوالة الدين والثاني يعتـــبره كالنيابة الناقصة[1].

المطلب السابع
تعويض الضرر في التأمين الإلزامي
من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات

إن التعويض هو الهدف من إصدار الأمر رقم 74- 15 والقانون رقم 88- 31 المعـــدل والمتمم له. بل لعل المؤكد أن القانون الأخير 88- 31 لم يأت إلا بالنظر إلى أن التعويض في الأمر رقم 74- 15 غير مجد بالحالة التي هو عليها، بالنظر إلى التطور الإجتماعي والإقتصادي بشكل عام .

فما هو المقصود بالتعويض في إطار الأمر رقم 74- 15 والقانون 88- 31 ؟. وأي مبدأ إعتمد له فيهما ؟ ثم ما هي الأضرار القابلة للتعويض ؟ وكيف تقدر ؟ وما هي طـــــــرق التعويض ؟.

أخصص فيما يلي فرعا مستقلا للإجابة على كل سؤال من الأسئلة السابقة .

الفرع الأول
المقصود بالتعويض في الأمر
رقم : 74 – 15 والقانون رقم : 88 – 31

(1) ــ **برهام (عطا الله)** : مرجع سابق ، ص 66 ، وما بعدها.

1 - التعويض الشامل ، والتعويض الجزافي

إن هدف المسؤولية المدنية ليس هو عقاب المخطئ بل مجرد جبر الضرر الناتج عن الخطأ، بحيث أن المتضرر لايهمه غير جبر الضرر، وهو الدور الذي يقوم به التعويض، والتعويض الجابر للضرر يجب أن يكون كاملا، أي يشمل كل الخسارة التي لحقت بالمضرور .بمعنى أن التعويض يشمل الضرر المادي والأدبي والكسب الفائت والخسارة الواقعة من غير أن يأخذ في الحسبان ثروة المضرور أو المسؤول، أي أن التعويض يكون ذاتيا بالنسبة للمضرور، يرفع عنه كل آثار الفعل الضار بالغة قيمته ما بلغت[1]. وهذا ما يصطلح على تسميته بالتعويض الكامل أو الشامل، وقد عرفت محكمة النقض الفرنسية مبدأ التعويض الشامل عندما كرسته في عدد كبير من الحلول بأنه : " إن ما يخص المسؤولية المدنية هو إعادة بناء بشكل صحيح قدر الإمكان التوازن المختل بسبب الضرر وإعادة وضع الضحية في الوضع الذي كانت أو كان يمكن أن تكون فيه لو لم يكن الفعل الضار قد حصل "[2].

فالتعويض الكامل أو الشامل مؤداه أن ثمة إنفصام تام بين جسامة خطأ المسؤول ومقدار ضرر المضرور، بحيث يمكن أن ينشأ عن خطأ بسيط ضرر هام يتوقع أن يهدر ماليا مرتكب الضرر. وفي مادة حوادث السيارات فإن هذه الإنعكاسات ليس لها ما تخشاه عمليا لوجود التأمين الإلزامي. وجميع الأضرار على درجة واحدة من الترتيب أو المستوى أيا كانت طبيعتها وأهميتها.

ونتيجة للتوسع في المسؤولية (ولاسيما المسؤولية عن حوادث السيارات وغيرها) إتجه نحو الفصل بين فكرة جبر الضرر وفكرة التعويض الكامل الشامل، فهذا المبدأ ثمن لذلك. وإن الإعتدال في التعويض ليس فقط ثمن التوسع في المسؤولية، بل هو نتيجة منطقية لإبتعاد

---

(1) ــ **دسوقي (محمد إبراهيم)** : تقدير التعويض بين الخطأ والضرر ، طبع مطابع رمسيس بالإسكندرية، ص 3 وما بعدها .

(2) ــ الغرفة المدنية الثانية، 07 أكتوبر 1978 مشار إليه في :

- **BERGERES et DUPRAT ,** OP CIT , P 116 .

أساس المسؤولية عن الذنب الأخلاقي (الخطأ)، ولذلك وجد إتجاه معتبر مـــن التشـــريع والقضاء إلى إعتبار التعويض المعتدل كافيا لجبر الضرر إزاء خلو أساس المسؤولية من الإعتداء على قواعد الأخلاق.

هذا التعويض المعتدل يفرضه المشرع بالنص الصريح أحيانا، الأمر رقم 74- 15 أو عن طريق تحديد المسؤولية بحد أقصى أحيانا أو باستبعاد أضرار معينة من التعويض أحيانا أخرى.

وقد يستمد التعويض المعتدل كذلك في أغلب الأحيان من إتفاق الطرفين أو أن يقدر القضاء عدالة التعويض بما له من سلطة تقديرية[1].

فمبدأ أو مفهوم التعويض العادل مستخلص إذن من دوركل من الخطـــأ والضـــرر في تقدير التعويض منظور إليه في دائرة فكرة إجتماعية قوامها التكافل والتضامن، بالإضافة إلى أن الخطأ اليسير قد أصبح في الوقت الحاضر من مستلزمات النشاط الإنساني الذي يصـــعب تلافيه، بمعنى آخر إذا كان خطأ المسؤول يرقى إلى درجة عده جسيما أو غشا جاز مساءلته عن تعويض الضرر الذي سببه للضحية تعويضا كاملا شاملا. أما إذا كان خطأ هذا المسؤول لايعد من الجسامة أو الغش الماسين بالأخلاق لم يسأل إلا عن تعويض عادل أو معتدل أو ما يمكن تسميته بالتعويض الجزافي، والتعويض الجزافي مبني على إعتبار أن التعويض ينبغـــي أن يقدر بناءا على مبدأ ذاتي بالنسبة للطرفين : المسؤول والمضرور، وليس بناءا على مبـــدأين أو نظرتين مختلفين لكل من المضرور والمسؤول، وبذلك فإن قوام تقدير التعويض الجزافي للضرر يضع في إعتباره مدى مالحق المضرور من ضرر ومدى ما صدر من المسؤول من خطـــأ[2]، ولذلك نجد المشرع الوطني (المجلس الشعبي الوطني) [3] يصرح في التقرير التمهيدي حول إقتراح القانون المعدل والمتمم للأمر رقم 74- 15 بما يلي : " إن إنعدام إطار عام يحدد نظاما موحدا للتعويض يفسر سبب إختلاف مبالغ التعويضات الممنوحة للضحايا مـــن حالـــة إلى أخرى".

---

(1) ــ **دسوقي (محمد إبراهيم):** تقدير التعويض ، مرجع سابق ، ص 9 .

(2) ــ **دسوقي (محمد إبراهيم) :** تقدير التعويض ، مرجع سابق ، ص 11 .

(3) ــ التقرير التمهيدي ، ص 1 .

إن الإهتمام الرامي إلى حماية مجمل ضحايا حوادث المرور وكذا الحرص على ضمان التعويض المنصف قد أديا إلى إعداد نظام تعويض يضمن قانونا لمجمل الضحايا تعويضا بغض النظر عن حصة مسؤولياتها في وقوع الحادث، وتأسيس جدول يعتمد كقاعدة لحساب جميع التعويضات.

وعليه فإن الطريقة الجديدة للتعويض التي أدخلها الأمر رقم 74- 15 المؤرخ في 30 يناير 1974 ترتكز على مبدأ تضامن كافة المؤمنين لهم بحيث تستفيد من هذه التعويضات المقررة كل من الضحية غير المسؤولة والضحية المتسببة في الحادث، فالعلاقة السببية بين الضرر المتسبب والمسؤولية الشخصية لاتشكل في حد ما الأثر المحدث للتعويض ".

إن هذا الموقف من المشرع الوطني قاطع الدلالة على الأخذ من قبله بمبدأ التعويض العادل – أي الجزافي في عمومه – دون إغفال مبدأ التعويض الكامل إستثناءا[1]. ويعود المشرع الوطني ليؤكد في الصفحة الثانية من التقرير المذكور قوله : " إن نظام – يقصد الأمر رقم 74- 15 – يحمل في طياته تحسنا أكيدا، بالمقارنة مع التشريع السابق – يقصد القانون المدني – والتشريع المعمول به في البلدان الأخرى، يقتضي وضع نظام تعويض جزافي يستهدف حماية التوازن المالي للمؤمن الذي يتحتم عليه، نظرا لإلتزاماته التعاقدية ، منح تعويضات لمجمل الضحايا، ولقد إستلزم هذا الوضع إعداد جدول يراعي فيه إهتمام تحديد علاوات التأمين في مستوى مقبول، وكذا المهام المخولة للمؤمنين في المسار التنموي للبلاد، ويتجلى من خلال ذلك أن الأمر رقم 74- 15 القائم على نظام عدم الخطأ كان يستهدف ضمان تعويض جزافي عن الأضرار الناجمة عن الحوادث من خلال وضع حد أقصى للتعويضات وتحديد الأضرار التي قد تفتح الحق في التعويض والتي ذكرتها المادة (63) كذلك من الأمر رقم 95- 07.

الفرع الثاني
الأضرار القابلة للتعويض

(1) ـــ راجع المواد 13، 14، 15 من الأمر رقم 74 – 15 .

يجب الإشارة في البداية – هنا – إلى أن التعويض المقصود في إطار التأمين الإلزامي هذا هو عموما التعويض الجزافي. أي التعويض المحدد قانونا تحديدا قائما على الإفتراض، بحيث لايكون هناك مجال لتقرير حق للمصاب (الضحية أو ذوي حقوقها) في التعويض الكامل طبقا للقانون العادي، المواد : 124، 138، 182 وغيرها من القانون المدني، فقد أخرج المشرع بالأمر رقم 74- 15 نظام المسؤولية المدنية القائم عل الخطأ وأحل محله نظام المسؤولية دون خطأ أو نظام عدم الخطأ، المترجم في المادة (8) من الأمر، والمادة (16) منه، وكذلك المادة (10) وبالتالي لايمكن تقرير تعويض كامل وشامل للضحية إلا إذا أمكنها أن تثبت خطأ جسيما أو عمديا في جانب المسؤول[1] ذلك أن التعويض الكامل للضرر يجسد فكرة الجزاء القانوني، في حين أن التعويض الذي يتحقق في إطار انظمة الضمان الإجتماعي لايمكن إلا أن يكون جزافيا وغير كامل – وهذا هو حال التعويض في الأمر رقم 74- 15 – إذ أن إصابة العامل، بفرض في حادث مسافة، تعد إضطرابا إجتماعيا يجسد مبدأ التضامن الإجتماعي والحاجة إليه، وما يمثله من قيمة إجتماعية والأضرار القابلة للتعويض في هذا الإطار يمكن تقسيمها إلى نوعين: أضرار جسمانية، وأضرا مادية .

1 - الأضرار الجسمانية

يعبر الضرر الجسدي، في مفهوم الفقه والقضاء، عن النتائج المادية (أو المالية) والأدبية (غير المالية) التي تترتب على الإعتداء على الجسم.

إن النتيجة المترتبة على الإعتداء على الجسم هي المساس بالمزايا التي يخولها الحق في السلامة الجسدية أو الحق في الحياة، ويترتب على هذا المساس بدوره نتائج أو آثار أخرى سواء أكانت آثارا مالية أو غير مالية .

ويقصد بالضرر بصفة عامة المساس بحق أو مصلحة مشروعة لشخص مساسا يترتب عليه جعل مركزه أسوأ مما كان قبل ذلك، لأنه إنتقص من المزايا أو السلطات التي يخولها

(1) ــ **قدوس (حسن عبدالرحمن)** : مرجع سابق ، ص 30 .

ذلك الحق أو تلك المصلحة لصاحبه يستوي في ذلك أن يكون ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلقا بسلامة جسم الإنسان أو بعاطفته أو بماله أو بحريته أو بشرفه واعتباره أو بغير ذلك[1].

ولقد جرت العادة على إطلاق مصطلح الضرر الجسدي على الإعتداء على الجسم، بينما يعبر على الإعتداء على المال بالضرر المادي.

فالإعتداء على الحق في التكامل الجسدي وهو في ذاته يعتبر ضررا يترتب عليه خسارة مالية تتمثل أساسا فيما تكلفه المضرور بسبب الإصابة (كنفقات العلاج مثلا) كذلك فقد المزايا المالية التي كان المضرور يحصل عليها قبل الإصابة.

أما على الجانب غير المالي، فإن هذه الإصابة يترتب عليها أضرار أخرى تتمثل فيما عاناه المضرور من آلام وفيما فاته من جمال وفيما حرم منه من متع الحياة، والقول يسري أيضا في حالة ما إذا وقع الإعتداء على الحق في الحياة.

خلاصة القول أن الضرر الجسماني يتحلل إلى عناصر أضرار مالية إقتصادية وأضرار غير مالية (معنوية ولكن تقوم بالمال).

ويعتبر بعض الفقه أن شمول التعويض الضرر المعنوي (الأدبي) يمثل – وهذا صحيح – مظهرا من مظاهر إرتقاء شخص الإنسان إن على المستوى القانوني أو في الشرائع الدينية ولاسيما الشريعة الإسلامية، حيث تعتبر الدية من باب الضمان في الجنايات الجسدية[2] وانطلاقا من هذا كله يمكن حصر الأضرار الجسدية القابلة للتعويض في الآتي تماشيا مع مفهوم المادة الأولى من الأمر رقم 74- 15 وغيرها، والمادة الأولى وما بعدها من المرسوم رقم 80- 36، وبموجب الرجوع إلى القرارات الوزارية (وزارة المالية بالخصوص) إعتمادا على النظام العام للضمان الإجتماعي في مجال التعويض عن حوادث العمل والأمراض المهنية[3] ومن الرجوع إلى الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور

(1) ــ **أحمد السعيد شرف الدين** : التعويضات عن الأضرار الجسدية ، مطبعة الحضارة العربية، الفجالة، (دون إشارة إلى السنة)، ص 11 وما بعدها .

(2) ــ **أحمد السعيد شرف الدين** : التعويضات ، مرجع سابق، ص 15 وما بعدها .

(3) ــ راجع المادة 3 من المرسوم رقم : 80- 36 .

الجسمانية أو لذوي حقوقهم يمكن إستخلاص عناصر الضرر الجسماني القابلة للتعويض كما يلي :

أولا :

- العجز المؤقت عن العمل .
- العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل .
- الوفاة.

هذه الأضرار جميعا تدخل ضمن ما يسمى الأضرار الجسمانية وهي جميعا تقبل التعويض باعتبارها رغم تسميتها تلك أضرارا إقتصادية وشخصية وأدبية أومعنوية، وذلك بالرغم من أن أساس إعتبارها مالية أنها تمثل فقدا للأجر أو الدخل المهني للمضرور لأنها تقعده تماما عن العمل مدة معينة أو تنتقص من بعض قدرته على النشاط المكسب جزئيا وللأبد أو تفقده كل قدرته طوال حياته .

ثانيا : المصاريف الطبية والصيدلانية وهي :

- مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين.
- مصاريف الإقامة في المستشفى أو المصحة .
- مصاريف الأجهزة والتبديل .
- مصاريف سيارة الإسعاف .
- مصاريف الحراسة النهارية والليلية .
- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب إذا بررت ذلك حالة المضرور.
- مصاريف العلاج بالخارج إن كان له مقتضى .
- مصاريف الشخص الثالث [أي المساعد للضحية المصابة بعجز يساوي أو يفوق 80%].

ثالثا :

- الضرر الجمالي .
- ضرر التألم .

- الضرر المعنوي .

هذه إذن هي الأضرار الجسمانية القابلة للتعويض في التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، أما الأضرار المادية الأخرى فيكفي الإشارة إلى النص عليها كما يلي :

2 - الأضرار المادية

تنص المادة (21) من الأمر رقم 74- 15 على ما يأتي : " لايجوز تسديد أي ضرر مادي مسبب لمركبة، إذا لم تكن المركبة المتضررة موضوع خبرة مسبقة ". وبهذا الصدد أبادر إلى التذكير بأن الأضرار المادية هذه وغيرها لايتحمل بتعويضها الصندوق الخاص بالتعويضات كما سبقت الإشارة إلى ذلك[1].

وتنص المادة الأولى من المرسوم رقم 80- 34 على أنه : " تنطبق إلزامية التأمين التي تأسست بالأمر رقم 74- 15 المؤرخ في 06 محرم عام 1394 هـ الموافق لـ 30 يناير 1974، على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو بغيره وهي :

1 ـ الحوادث والحرائق ... " ولا داعي لإيراد باقي النص فقد سبق إيراده.

وأهم الأضرار المادية على الخصوص هي التي ذكرتها المادة (21) من الأمر المذكور أعلاه والمتعلقة بأعطاب السيارة بسبب تدخلها في حادث السير، أو إنقلابها أو إنفجارها ...إلخ، وتعويض مثل هذا الضرر موقوف على شرط تحديد مقداره أو درجته بمقتضى خبرة تقنية كما هو جار به العمل ومعروف في هذا المجال[2] وأشير إلى أن الخبير في العادة تحدده شركة التأمين، والتي يكون لها نظام خاص أو إتفاقية خاصة لتحديد – مع شركات أخرى أو هيئات تقوم بدورها بالتأمين على السيارات – المبلغ الواجب التسديد تعويضا عن الضرر المادي الذي لحق بالسيارة أو السيارات، ومن الملزم بدفعه كله أو نسبة منه في حالة التصادم واختلاط الحوادث[3] وإذا كان الكلام عن الخبرة كشرط لتسديد، بل وقبل التسديد فهي لتقدير مبلغ الضرر المادي، فالغالب أن تأمر بها شركة التأمين بمجرد علمها بالحادث أو

(1) ـ أنظر المادة 24 من الأمر رقم : 74- 15 .

(2) ـ راجع المادة 22 من الأمر رقم : 74- 15 .

(3) ـ أنظر :

- **YVONNE LAMBERT FAIVRE ,** OP CIT , P 355 et S.

إخبارها به، وذلك من أجل إجراء التسوية الودية، أو في حالة الخلاف، الإتفاق بين الشركة المؤمنة، والمؤمن له على تعيين كل منهما خبيرا خاصا به[1] وعند إختلاف تقدير الخبيرين، يضم إليهما خبير ثالث، ويشترك الخبراء الثلاثة معا في العمل مقررين بأغلبية الأصوات الراي أو الخبر المعتبرة وعند عدم ذلك يعود الأمر لرئيس المحكمة.

أما بالنسبة للأضرار الجسمانية، فالغالب أن الخبير تعينه المحكمة الجزائية (قسم الجنح أو المخالفات) تبعا لما إذا كان العجز الذي تخلفه صدمة حادث السير بالمصاب، بحيث أن العجز المسبب للضحية أو المرض الذي لاتزيد مدته على 15 يوما يؤديان إلى مخالفة المتسبب التي عقوبتها بين 10 أيام وشهرين حبسا على الأكثر أو غرامة من 100 إلى 1000 دج ما لم تكن المخالفة عن قصد ونفس المخالفة والعقوبة تقرر في حالة عجز المصاب (الجرح، الضرب، المرض) الذي لاتزيد مدته عن ثلاثة أشهر إذا كانت تلك المخالفة عن خطأ (رعونة، عدم إحتياط، عدم إنتباه ... إلخ)[2]، هذا بالنسبة للمخالفة وتصبح الجريمة جنحة إذا تجاوزت المدة في الحالتين السابقتين المدة المذكورة تبعا لزيادة حجم العجز أو لتوفر القصد الإجرامي لدى المتهم.

هذا وإن لم ينجم عن الحادث (حادث المرور) غير اضرار مادية فإنه لايلزم المتسبب في الحادث بغير تبليغ هويته وعنوانه لكل شخص شمله الحادث وهذا ما نصت عليه المادة (78/ب) من المرسوم رقم 88- 06 المؤرخ في 1988/01/19 والمتعلق بتحديد القواعد الخاصة بحركة المرور .

الفرع الثالث
الأسس القانونية لتقدير التعويض

إن المقام هنا لايتسع للبحث في الجذور المتشعبة لاسس تقدير التعويض، لانها حسب الدراسات المتعلقة بتشريعات التأمين عن إصابات حوادث العمل والأمراض المهنية وكذا الشأن في مجال الضمان الإجتماعي، وغير ذلك يؤدي إلى إعتماد أساس جوهري عام هو

(1) ــ المادة 6 من الشروط العامة لعقد تأمين السيارات .

(2) ــ المادة 442 من قانون العقوبات .

الأجر المتقاضي من قبل العامل، أو المرتب المدفوع للموظف أو أي ثمن يدفع عن النشاط المهني الذي يقوم به العامل المأجور وإن الأجر يرتبط حسابه أو تقديره تبعا للوضع لاإقتصادي والإجتماعي للدولة وما توفره – عبر القوانين – من حماية لعمالها وموظفيها في القطاعين العام والخاص وذلك أثناء أداء النشاط أو عند بلوغ سن الشيخوخة والتقاعد أو حتى قبل سن العمل أو أثناء البطالة ، مع مراعاة الأعمال الحرة وما تمثله من نشاطات للتكسب والعيش.

من خلال هذه، ومن الرجوع إلى ماسبق في المبحثين المتقدمين يمكن إستخلاص الأسس القانونية لتقدير التعويض عن الأضرار المترتبة عن حوادث المرور طبقا لأحكام الأمر رقم 74- 15 والقانون 88- 31 وغيرهما تنحصر أساسا في :

1 - الأجر أو الدخل المهني الفعلي وقت الحادث

إن أجر العامل يحدده القانون أو الإتفاقيات الجماعية للعمل وهو يختلف من حيث عناصره في كل صنف مهني عنه في صنف آخر ويحدد على أساس مبدأ " عمل مساوي يقابله أجر مساوي " بحيث يتكون مثلا من العناصر الآتية[1] :

أ ــ الحد الأدنى للأجور المهنية للعمال غير المؤهلين.

ب ــ العوامل السلمية المتعلقة بمختلف المؤهلات المهنية أو مختلف مذاهب العمل التي تعتمد لتعيين الحد الأدنى للأجور لكل أهلية مهنية أو كل منصب أو مجموعة مناصب عمل .

ج ــ شروط أجرة العمل حسب المردود بالنسبة للأصناف المعنية .

د ــ الإستخدام في وقت محدود لبعض أصناف المستخدمين وشروط أجرة عملهم.

هـ ــ معدلات وشروط أجرة العمل عن الساعات الإضافية وساعات العمل في الليل ويوم الراحة الأسبوعي وأيام الراحة الأسبوعية المقررة في المادتين (202)، (203) بعده وكذا أيام الأعياد الرسمية.

و ــ تعويضات النفقات المهنية أو ما يشابهها وتعويضات التنقل .

(1) ــ المادة 90 من قانون الأمر رقم 75- 31 المؤرخ في 1975/04/29 يتعلق بالشروط العامة لعلاقات العمل في القطاع الخاص .

ز ــ الزيادات الخاصة بالأقدمية والتعويضات عن الأشـغال الخطـيرة أو الشـاقة أو الضارة بالصحة.

ح ــ مبلغ المكافآت والتعويضات من كل نوع وكيفيات تحصيلها بالنسبة لكل صنف مهني بما في ذلك المنافع العينية المؤسسة في كل مهنة.

2 - الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون

ويقصد به الأجر الذي ينص المشرع على عدم إمكان تخفيضه كمقابل في علاقة عمل أيا كان المبرر، ولقد نصت المادة (47) من الأمر المذكور على أنه : " يحـدد الحـد الأدنى المضمون للأجر الوطني بموجب مرسوم يصدر من مجلس الوزراء، بناء على تقرير وزير العمل والشؤون الإجتماعية، بعد أخذ الرأي المسبب من اللجنة الوطنية للإتفاقيات الجماعيـة المنصوص عليها في المادة (101) أعلاه ".

3 - مداخيل الأعمال والمهن الحرة

يعتمد هذا الأساس في تقدير التعويض المستحق لضحايا حوادث المـرور الجسـمانية وذلك بناءا على الإثبات لحقيقة الدخل الشهري أو السنوي بالنسـبة للأشـخاص الـذين يمارسون أعمالا أو مهنا حرة أو تجارة. والغالب في مثل هذا الإثبـات مـا يعتمـد علـى التصريحات الضرائبية للمعني.

هذه كقاعدة هي الأسس المعتمدة لتقدير التعويض الخاص بضحايا حـوادث المـرور وبجانبها نجد أسسا أخرى فرعية وغالبا ما تكون مستخدمة وقد سبق أن أشرت لها وهـي الخبرة الطبية والخبرة التقنية.

الخبرة الطبية بالنسبة لتقدير مدى الضرر بالنسبة للعجز الجسماني، والخبرة التقنية فيما يخص تقدير مدى الأضرار المادية التي تمس بأموال المعنيين من الضحايا (الملابس، المركبات، العقارات والمنقولات...إلخ).

أما سن المضرور جسديا فله دور أو إعتبار في تقدير الضرر المتكبد به بجانب الوضـع الإجتماعي والضحي والتأهيل. وكل هذه الأسس يكون لها دور في تحديد حجم التعويض –كما سوف يتضح ذلك من خلال الأمثلة التي سوف ترد في المبحث الرابع الموالي – مـن

غير إعقال لما للقاضي من سلطة تقديرية – بطبيعة الحال – عند تقديره للأضرار التي لايعتمد في تقديرها على الخبرة، ولا سيما الأضرار المستقبلية والأضرار المعنوية .

والخلاصة أن المشرع الوطني في التأمين الإلزامي كما في التأمينات الإجتماعية والتأمينات عموما وفي القانون المدني...إلخ قد إعتمد عدة أساليب لتقدير تعويض أضرار الحوادث أهمها: التقدير على أساس الأجر أو والمرتب – والتقدير على أساس حساب النقطة الإستدلالية – والتقدير على أساس الجدول الحسابي أو الوصفي. وشرح هذه الأساليب يحتاج إلى تفاصيل لا يتسع لها المقام هنا.

الفرع الرابع
أمثلة عملية مختلفة في تقدير التعويض باختلاف طوائف الضحايا

لقد عالج الأمر رقم 74-15، والقانون 88-31 مسألة تعويض أصناف مختلفة من ضحايا حوادث المرور عن أضرارهم الجسدية والمادية والمعنوية وذلك بإعتماد أساليب قائمة على أسس تؤدي في النهاية إلى حساب (تقدير) التعويض الواجب الأداء إلى هذا المضرور أو ذلك أو أي من ذوي الحقوق في صورة رأسمال (مبلغ) يقدم دفعة واحدة. أو على شكل إيراد يدفع دوريا طوال مدة – قد تكون مدى الحياة أو لحين الشفاء أو عند حدوث ظرف ما حسب نوع الضرر من جهة وطبيعته، ووضع المضرور من جهة أخرى وها هي الأمثلة المختلفة الموضحة :

1- الضحية شخص بالغ سن 30 من العمر دخله السنوي: 64500 دينار قدر له الطبيب عجزا جسديا دائما قدره : 30% إستنادا إلى جدول العجز الوارد بالشروط العامة لعقد تأمين السيارات. حساب تعويض هذه الضحية كما يحدده الأمر رقم 74-15 المادة (16) يكون بالرجوع إلى الجدول الملحق، المادة (3) من القانون رقم 88-31 في شكل رأسمال أو إيراد .

أ- حساب التعويض في شكل إيراد:

بالرجوع إلى الجدول [البند الرابع] نجد أن قيمة النقطة المطابقة لشطر الدخل (المرتب السنوي) للضحية المذكورة 64500 (دخل) تقابل: 3030 نقطة إستدلالية. للحصول على الرأسمال التأسيسي: نضرب النقطة الإستدلالية 3030 في النسبة المئوية للعجز الجزئي الـــرائم للضحية. أي 3030 × 30 = 90900 دج.

للحصول على مبلغ المعاش (الإيراد المرتب) يقسم الرأسمال التأسيسي (90900 دج) على معامل المعاش المقدر للضحية حسب سنها (30 سنة) وهو حسب الجدول الضـــابط لحساب الربع السنوي العمري [البند عاشر] 16.639 أي:

90900 دج ÷ 16.639 = 5463 دج.

إذن بإمكان هذه الضحية أن تتقاضى مستحقها من التعويض عن إصابة حادث السير المذكورة دفعة واحدة مقدرة برأسمال يبلغ : 90900 دج أو أن تلقى سنويا إيـــرادا يبلـــغ: 5463دج. مع الملاحظة أن شركات التأمين الوطنية لاتزال تدفع التعويضات لحـــد الآن في شكل رأسمال فقط وليس في صورة إيراد رغم أن القانون واضح في النص على صحة الدفع في صورة رأسمال وفي صورة إيراد تبعا للظروف الملابسة[1].

2 – الضحية أو ذو وحقوقها فاقدي الأهلية: في هذه الحالة يجب أن يدفع التعويض إلزاميا في شكل إيراد[2] سواء أن فقد الأهلية راجعا لصـــغر الســـن أو لعاهـــة عقليـــة أو جسمانية (إعاقدة بالغة). وقد رأينا في المثال الأول كيفية الحساب وطريقة التعـــويض في الصورتين إذا كان التعويض المستحق يفوق 4 مرات المبلغ السنوي للأجـــر الـــوطني الأدنى المضمون.

3 – توفي شخص في حادث سير عن ولدين وبنت وزوجة وأم وأب. وكان قبلـــها يتقاضى أجرا شهريا يبلغ 15000دج إذا علمنا أن دخله الســـنوي (رأسمـــال) يكـــون = 15000دج × 12 = 180000 دج (علما كذلك أن الوفاة تعتبر من الناحية القانونية عجزا كليا نسبته 100%) وعلمنا من جهة أخرى أن أكبر دخل سنوي حسب الجـــدول (الحـــد

(1) ــ **بن جديدي (معراج)** : مرجع سابق ، ص 136 .
- أنظر المادة 136 من قانون المالية لسنة 1986.

(2) ــ المادة 2/16 من الأمر رقم 74- 15 والبنود (أ) والمقاطع 4، 10، 11 .

الأقصى) هو : 77000 دج وهذا الدخل تقابله نقطة إستدلالية قصوى بدورها هي: 3280. فكيف يتم حساب تعويض ذوي الحقوق المذكورين في هذه الحالة ؟.

الحـــــل:

للحصول على النقطة المرجعية (الإستدلالية) للدخل السنوي البـــالغ: 180000 دج، نقوم بطرح المبلغ الأقصى المحدد في الجدول (77000دج) المعروفة نقطته المرجعية (3280) من الدخل السنوي الفعلي للضحية (180000 دج) والغير معروفة نقطته المرجعية ثم نقـــوم بحساب النقطة المرجعية للمبلغ الحاصل بعد عملية الطرح عن طريق القاعدة النسبية الحسابية على الوجه الآتي: حاصل عملية الطرح السابقة × 10 ÷ 500. بإعتبار أن المشـــرع ربـــط تطور الجدول بتطور الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون[1]) حيث تنص الفقـــرة 4 - 2 مكرر الجديدة المعدلة على مايلي: " تماشيا مع تطور الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون، تزيد قيمة النقطة بـــ: 10 عن كل شطر من الأجر أو الدخل المهني البالغ : 500 دج. علـــى ألا يتعدى الحد الأقصي المنصوص عليه في الفقرة 1.1" [المقصود في الفقـــرة الثانيـــة مـــن (أولا)][2]. ومعنى ذلك أن كل 500دج من الـــدخل زيـــادة علـــى الـــدخل الأقصـــى (77000دج) تعني زيادة 10 نقاط مرجعية تضاف إلى: 3280 نقطة مرجعية.

وعليه تكون النقطة المرجعية للمبلغ: 103000دج هي:

103000 × 10 ÷ 500 = 2060 نقطة مرجعية. وإذن فالنقطة المرجعية الإجمالية للمبلغ الكلي (الدخل السنوى للهالك) [180000 دج] تتضمن نقطتين مرجعتين هما: النقطـــة المرجعية 3280 دج المقابلة للمبلغ الأقصى للأجر أو الدخل السنوي المحـــدد في الجـــدول: 77000 دج والنقطة المرجعية: 2060 دج المقابلة للمبلغ الزائد من أجر أو دخـــل الضـــحية السنوي عن أجرها أو دخلها السنوي الأقصى المذكور وهو: 103000 دج. والنقطة الإجمالية إذن هي: 3280 + 2060 = 5240 دج. وهي الرأسمال التأسيسي في: 100 (بإعتبار نســـبة عجز الوفاة تمثل 100%) نحصل على مبلغ التعويض المستحق لذوي حقوق الضحية المتوفاة هاته.

(1) ـــ التقرير التمهيدي حول إقتراح القانون 88 - 31 ، مرجع سابق ، ص 32 .

(2) ـــ راجع التقرير التمهيدي ، وقارن مع القانون 88 - 31 .

ولكن هذه الضحية تركت ذوي حقوق هم –كما سبق –

02 – ولد +01 – بنت +01 – زوجة + أم + – أب.

وتطبيقا للمادة (3) من القانون 88-31 البند السادس والتي جاء فيها: " في حالة وفاة ضحية [بالغة] يحصل على الرأسمال التأسيسي بالنسبة لكل مستفيد بضرب قيمة النقطة المقابلة للأجر أو الدخل المهني للضحية عند تاريخ الحادث طبقا للقائمة أعلاه حسب المعاملات التالية:

- الزوج أو الأزواج: 30%.
- لكل واحد من الأبناء القصر تحت الكفالة : 15%.
- الأب والأم:10% لكل واحد منهما، و20% في حالة عدم ترك الضحية زوجا وولدا.
- الأشخاص الآخرون تحت الكفالة : (بمفهوم الضمان الإجتماعي) 10% لكل واحد منهم.

يستفيد الأولاد اليتامى بأقساط متساوية، من شطر التعويض المقرر في حالة وقوع حادث بالنسبة لزوج الضحية.

لا يمكن أن يتجاوز مبلغ الرأسمال التأسيسي المدفوع لذوي الحقوق طبقا للفقرة أعلاه قيمة النقطة المطابقة للأجر أو الدخل المهني السنوي للضحية المضروب في مائة (100).

وفي حالة تجاوز هذه القيمة ستكون الحصة العائدة لكل فئة من ذوي الحقوق موضوع تخفيض نسبي.

يحدد التعويض الممنوح لقاء مصاريف الجنازة بخمسة (5) أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث ".

- مايستحقه كل ولد من التعويض هو كالأتي:

15× 5340 = 80100 دج.

- ما تستحقه الزوجة من تعويض كالآتي:

30 × 5340 = 160200دج.

- ما تستحقه الأم من تعويض وهو كالآتي:

10 × 5340 = 35400دج.

- ما يستحقه الأب من تعويض هو كالآتي:

10 × 5340 = 53400دج.

ملاحظـــــة:

إذا جمعنا أنصبه ذوي الحقوق المستفيدين في هذا المثال نجد مجموعها أقل من الرصـــيد القانوني المفروض للتسديد من قبل المؤمن بحيث أن أنصبة الأولاد الثلاثة تمثل 3× 15= 45% + 20% للأب والأم + 30% للزوجة فإن المجموع يكون هو : 95% وهو مجموع أقل مـــن النسبة القانونية للإستفادة والتي تعتبر100%. وهذا يعني أن المؤمن إستبقى لديه مبلغا قدره : 5 × 5340 = 26700 دج لم يدفعه، والقانون لم يوضح مصيره وجهة أيلولته ويبقى محـــل تساؤل في الوقت الذي أوجب فيه القانون تخفيض التعويض المستحق لكل مســـتفيد مـــن ذوي الحقوق بنسبة حصته إذا تجاوزت أنصبهم حد : 100% كأن أصبحت النسبة 110% مثلا كأن يترك الشخص المتوفى في حادث السير: زوجـــة - 4 أولاد قصـــر- أم - أب- بحيث تكون أنصبة هؤلاء بالنظر للنسبة المئوية كما يلي: الزوجة : 30%- الأبناء 4 ×15= 60% - الأب والأم : 20% المجموع : 110%. معنى هذا أن ثمة نسبة مئوية (10%) زائـــدة عن النسبة المئوية القانونية (100%). فما هو الحل في هذه الحالة؟ لو فرضنا في هذه الحالة أن الدخل السنوي للضحية البالغ المتوفاة هو: 77000 دج، فإن التعويض المستحق لجميع ذوي الحقوق المذكورين في المثال السابق لا ينبغي أن يتجاوز : 3280 × 100 = 328000دج.

في حين أن زيادة مجموع أنصبة المستفدين تقدر بـــ: 10 × 3280 = 32800 دج أي أن التعويض يكون قد زاد عن القدر القانوني بحيث أصـــبح: 328000 دج + 32800 دج = 360800دج وعليه يجب تخفيض التعويض المستحق لكل ذي حق مستفيد بنسبة حصـــته في الزيادة كما يلي: مبلغ التخفيض لحصة الزوجة يكون : 30 × 3280 ÷ 100= 984 دج.

ويكون المستحق الفعلي للزوجة بعد التخفيض كما يلي:

30 × 3280 – 984 = 97416 دج.

وهكذا يكون الأمر بالنسبة لباقي ذوي الحقوق .

خلاصة القول أنه مهما بذل من جهد من قبل الفقه والقضاء وكذا التشريع، من أجل تعويض الضرر في التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، يبقي هناك ما يمكن إعتباره نقصا أو ظلما وعدم الإنصاف في التعويض سواء نظر الموضوع بمنظار أساس التعويض (مدى المسؤولية) أو من زاوية أساس التقدير (الضرر الجسماني أو الضرر الإقتصادي) أو من جهة الطريقة (الرأسمال أو الإيراد) وليس هذا قاصر على ميدان التأمين الإلزامي وحده بل يمكن سحب القول على ميادين المسؤولية عموما والضمان الإجتماعي وكذا في حوادث العمل والأمراض المهنية. ففي كل هذه الميادين يبقى التعويض العادل والمنصف نسبيا لا يتعادل بدقة مع مقدار الضرر المسبب.

الخاتمـــة

بامتداد يد المشرع إلى تنظيم ظاهرة المررو عبر الطرق باعتبارها ظاهرة إجتماعية ذات تأثير سلبي متوسع لما تخلفه من حوادث مأساوية – كما سبق معنا في هذه الدارسة – مجابها إياها عبر وسيلة تشريعية تجبر كل أطراف الصلة على القيام بواجبات والتزامات سلوك يمتثل القواعد التشريعية والتنظيمية الموضوعة لحكم الظاهرة، تكشف لنـــا أن مخـــاطر حـــوادث السيارات لم تعد فردية تقتصر آثارها على المضرور والمسؤول وحدهما، بل أصبحت مخـــاطر إجتماعية فكما تستفيد الجماعة من منافع السيارة عليها أن تتحمل أعباءها .

إن إمتداد يد المشرع (عن طريق الأمر رقم 74 – 15) لعلاج الظـــاهرة المـــذكورة، أسفرت عن خلق نظرية تكاد تكون كاملة لحماية المتضررين في حوادث السيارات، من غير الإعتماد على قواعد المسؤولية المدنية التي تقوم على الخطأ المفترض، حيث ثبت لنـــا مـــن دراسة نصوص الأمر المتقدم أن المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في دائـــرة التـــأمين الإلزامي صارت تبنى على مجرد الضرر وعلاقة السببية بينه وبين تدخل الســـيارة (المركبـــة البرية ذات المحرك). كما لم يعد في هذا النظام دور للخطأ ســـواء بالنســـبة للمســـؤول أو بالنسبة للضحية إلا إذا كان خطأ هذا أو ذلك جسيما أو عمديا. وهذا ما يعبر عنه بـــالخطر الإجتماعي. بعبارة أخرى، إذا لم يكن حادث المرور مسببا لخطأ جسيم أو عمـــدي، فـــإن الذمة الجماعية (شركة التأمين – جماعة المؤمن لهم في تأمين السيارات) هي التي تتكفـــل بالتعويض عن الأضرار المختلفة المترتبة .

وحسنا فعل المشرع الوطني عندما أورد في مجال التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنيـــة عن حوادث السيارات الأساس العام لذلك في المادة (8) ، فقدساير بذلك القاعدة القانونية التي تعتبر أن القانون إجتماعي بطبيعته وأهدافه، هذا من جهة ومن أخرى فقد أصبح عقـــد التأمين الإلزامي من المسؤولية أقرب إلى النظام القانوني أو اللائحي، ليس لإرادة الأطراف فيه سعة لحرية الإختيار لغاية اساسية : حماية الأفراد المتضررين وبالتالي الحفاظ على الإســـتقرار الإجتماعي والإقتصادي خاصة في المجتمع، ولو أدى الأمر في النهاية إلى مخالفة قواعد قانونية مستقرة.

غير أن ما ألاحظه – مع تقديري لموقف المشرع الوطني للأمر رقم 74 – 15 – أن ما تقرر من حماية للمضرور في الأمر يعتبر متوسطا لايتناول بالتغطية الضرر الشامل مهما بلغت قيمته، بعبارة أخرى أن الحماية المقررة في الأمر رقم 74- 15 هي حماية محـــدودة يقابلـــها السقف التشريعي للتعويض المحدد بالجداول الخاصة والإلزامية التي لايجوز تعويض الضـــحايا إلى الحدود التي تزيد عما حددته الجداول، من تعويض حتى ولو كانت قيمة الأضرار الفعلية اللاحقة بالضحايا تزيد عما هو مقرر بالجداول . لذلك وجدتني آمل، بل وأحبذ لو أن هذا القانون يعدل إلى الصيغة التي تحقق التعويض الشامل أو الكامل للضـــحايا مهمـــا بلغـــت حدودها، خاصة وأن الذمة الجماعية – في غالب الأموال – هي التي تتكفل بـــالتعويض . وأقترح من ناحية أن يكون التعويض عن أضرار ضحايا حوادث المرور محققا تبعا لدرجـــة خطأ المسؤول مع مراعاة يساره وكذا عسر الضحية أو يسارها، بل إنني أقترح لو تتـــدخل الدولة – باعتبارها حامية النظام في المجتمع – في الحالات المستعصية لتعويض الضحايا مـــن صندوق خاص من خزينتها . من منظور آخر، مادامت السيارة هي أداة الخطر في حـــادث السير، يجب أن ينظر إليها المشرع نظرة موضوعية مع سائقها، وذلك باتخاذ معايير لتســـعير التأمين في هذا الإطار بحيث مثلا يلزم المشرع المؤمن له (أو السائق) القليل الخبرة بالسياقة أو الذي لايبدي فيها حيطة وحذرا بالتأمين بسعر مرتفع ولعل ذلك، إن لم يكن مقوما لـــه، فهو على الأقل يزيد في إثراء صناديق التأمين أو التعويضات، وبالتالي يقلل من العجز عـــن الدفع، أو الإفلاس.

إن ما يقابل ذلك بالنسبة للسائقين (المؤمن لهم) الجيدين أرى مكافـــأهم بتخفـــيض أسعار تأمينهم على سيارالهم.

هذا وبالرغم من أن البعض[1] يعتبر أن الأمر رقم 74 -15 يعتبر قانونا طبقيا، إلا أنني أعتبره قانونا منسجما مع منطق المجتمع السياسي والإجتماعي والإقتصـــادي خاصـــة، وأن القانون لاينبغي أن يخرج على ذلك المنطق، وإلا كانت النتائج معاكسة، هذا على الرغم من أنه (أقصد التأمين الإلزامي) قد كرس أفكارا مبتكرة لم ينته الباحثون بشأنها – إلى يومنـــا هذا – إلى فكر موحد يمكن إبتناؤه عليه من جملتها الـــدعوى المباشـــرة والحـــق المباشـــر،

(1) ـــ **بوعلام (يايسي)** : مرجع سابق ، ص 95 .

والسقوط والحلول ... إلخ، وهي أفكار لاتستند إلى أسس من القواعـــد العامـــة لأحكـــام المسؤولية المدنية.

حتى أن البعض إنتقد فكرة التأمين الإلزامي من المســؤولية المدنيــة عـــن حـــوادث السيارات، على أساس أن شركة التأمين لاتؤمن المسؤولية المدنية لمصلحة المؤمن له المسؤول، وإنما تؤمن من حوادث السيارات لمصحلة المضرور مباشرة(1) مما أدى به إلى إقتراح تعـــديل التسمية إلى التأمين عن الحوادث لمصلحة المضرور مباشرة عوضا عن التأمين من المســؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات ، وبذلك توضع الأمور في نصابها.

أنا من جهتي أؤيد هذا الطرح ولكن بعد حل الإشكال القانوني المتمثـــل في القاعـــدة المستقرة التي تقضي بأن الإشتراط لمصلحة الغير لايفترض وإنما يجب الإتفاق عليه صــــراحة، وهذا حتى بالرغم من أن المشرع الوطني يذكر فقط في الأمر رقم 74- 15 إلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار من غير إيراد إشارة عـــن المســؤولية أو الإشـــتراط لمصلحة المتضررين، غير أنني كذلك ، قطعا لكل جدال حول كمال نظرية التأمين الإلزامـــي أو نقصها أقترح الإقتداء بنظام الترست المعمول به في أستراليا أو الإهتداء بأحكامه بالنسبة للحالات التي ينتظمها في هذا المجال، هذا النظام مجرد إتحاد يضم مندوبين مـــن الحكومـــة وشركات التأمين المساهمة بنسبة معينة من رأسماله (الترسيت) وتشترك في الربح والخسارة الناتجين عن إستغلال أقساط التأمين أحسن إستغلال.

ومن مزايا هذا النظام :

- تعويض كافة المضرورين في حوادث السيارات إذا عرف المسؤول .
- تقليص نفقات ومصروفات زائدة يقتضيها نظام التأمين الإلزامـــي ولاســـيما الرواتب والعمولة وطلبات التسوية.
- تخفيض قسط التأمين إلى أدنى حد ... إلخ(2).

يبقى في الأخير أن أشير إلى أنه بصدد المرور الدولي للسيارات العابرة بين البلدان قـــد وجدت صيغ قانونية لتعويض ضحايا حوادث المرور الدولي، وإن كانت مهمـــة في هـــذا

(1) ـــ **الربيعي (كاظم حسن)** : مرجع سابق ، ص 255 .

(2) ـــ المرجع نفسه ، ص 255 . هامش 2 .

الإطار إلا أنها ما تزال بحاجة إلى المراجعة والتوحيد، حتى ولو أدى الأمر إلى تدويلها، وذلك ليس بالأمر العسير طالما أن القانون لايعدو كونه وسيلة بواسطتها يحقق التطلع إلى العدالـــة وتسمح بسيادة القانون، وأن تطوره مجرد مرحلة إنتقالية تتحول خلال لحظـــات زمنيـــة إلى قواعد قانونية حتى لو سبب ذلك تقطعا أو تشوها في القواعد التقليدية المستقرة في القانون، وذلك بإيجاد التوازن بين المتطلبات التقنية وحاجات ضمانة الضحايا، فكلفة المسؤولية تعادل كلفة الإنسان، بحيث يمكن أن يرتب على ذلك تشريع يجعل معدل التعويض عن الأضـــرار الجسمانية يكافئ الخسارة المسببة عن الحادث، وإذا كان معدل التعويضات قد إرتفع فعلا في السنوات الأخيرة بسرعة مع الأجور الفعلية، فلأن هذا المستوى من التعـــويض قـــد كـــان منخفضا فيما سبق بكثير. وأن حركة رفع التعويضات سوف تتوقف من تلقـــاء ذاتها في الوقت الذي يتعادل فيه معدل هذا التعويض مع معدل كلفة الإنسان، أو كلفـــة الإنتـــاج، ولكن لايجب الجزم بأن التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات أو غيره من النظم القانونية المماثلة (الضمان الإجتماعي – وتأمينات الأشخاص مـــثلا) يمكـــن أن يحقق العدالة المطلقة إذا ما أحكم تنظيمه وروعي في تشريعه العديد من الظروف التي تحصل فيها الحوادث الضارة ووضع المتضررين، بعبارة واحدة الجواب هـــو بـــالنفي، لأن تقـــدير التعويض يختلف من مضرور إلى آخر ومن مسؤول إلى آخر من جهة، ومن جهـــة أخـــرى يتدخل فيه في الكثير من الأحيان من أجل تقديره – إلى جانب القاضي – الخبير والطبيـــب وغيرهما.

والله أسأل أن أكون قد وفقت في الختام بإضافة لبنة في بناء صرح الدراسة القانونية في ميدان يتسم بالحساسية والتطور والتأثير في السياسة التشريعية إجتماعيا واقتصاديا في الجزائر خاصة ألا وهو ميدان التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات والنصوص الضابطة له والمساعدة على الوقاية من حوادث المرور.

B